

DOCUMENTS DE LA SESSION.

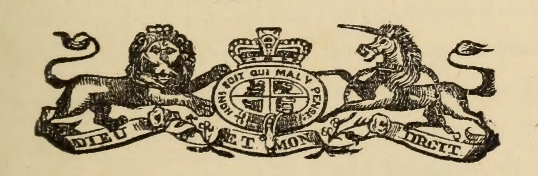
VOLUME 10.

PREMIÈRE SESSION DU 4ème PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION 1879.



VOLUME XII.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME XII.—SESSION 1879.

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSES PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME No. 1.

No. 1.... COMPTES PUBLICS DU CANADA :—Pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1878.

BUDGET :—Des sommes nécessaires au service civil du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1880.

——— SUPPLÉMENTAIRE des sommes nécessaires au service civil du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1879.

——— SUPPLÉMENTAIRE des sommes nécessaires au service civil du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1880.

AUTRE BUDGET SUPPLÉMENTAIRE des sommes nécessaires au service civil du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1880.

MATIÈRES DU VOLUME No. 2.

No. 2.... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1878.

MATIÈRES DU VOLUME No. 3.

No. 3.... MARINE ET PÊCHERIES :—Onzième rapport annuel du ministère de la, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1878.

SUPPLÉMENT No. 1 :—Liste des phares sur les côtes, rivières et lacs du Canada, le 31 décembre 1878.

MATIÈRES DU VOLUME No. 4.

MARINE ET PÊCHERIES—SUPPLÉMENT No. 2 :—Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, des examinateurs des capitaines et seconds, etc., pour l'année de calendrier qui s'est terminée le 31 décembre 1878.

SUPPLÉMENT No. 3 :—Rapport des observations météorologiques. Ordre de publication annulé par le ministère. (*Pas imprimé.*)

SUPPLÉMENT No. 4.—Rapport du commissaire des pêcheries, pour l'année de calendrier qui s'est terminée le 31 décembre 1878.

MATIÈRES DU VOLUME No. 5.

No. 4.... MAITRE-GÉNÉRAL DES POSTES :—Rapport du, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1878.

No. 5.... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice du Canada pour l'exercice 1878.

MATIÈRES DU VOLUME No. 6.

MATIÈRES DU VOLUME No. 7.

MATIÈRES DU VOLUME No. 8.

No. 32*d*.. CANAL WELLAND :—Réponse à ordre ; donnant le nom de toutes les personnes employées pour le fonctionnement et l'administration de l'ancien canal Welland, leur salaire, etc.

No. 32*e*.. Réponse à ordre ; Instructions données aux estimateurs de terrains, avant leur entrée en fonctions, pour l'évaluation des dommages causés aux terrains, dans les comtés d'Haldimand et de Monck, au bief supérieur du canal Welland, aussi, tous rapports faits au gouvernements par les dits estimateurs. (*Pas imprimé.*)

No. 32*f* Réponse à ordre ; rapports du surintendant du canal Welland, au sujet des avaries causées à l'écluse No. 21 sur le canal Welland, en 1874, par la goëlette *Louise*, etc.

No. 32*g*.. Réponse à ordre ; correspondance échangée entre le gouvernement et le conseil de comté du comté de Welland, au sujet des réclamations du gouvernement contre ce comté pour les terrains inondés. (*Pas imprimée.*)

No. 33. SOURIS, QUAI À :—Réponse à ordre ; copies de toutes les soumissions reçues pour la construction du prolongement du chemin de fer et du quai à Souris. (*Pas imprimée.*)

No. 33*a*.. Réponse à ordre ; copies de toutes les soumissions reçues au sujet de la construction du brise-lames de Souris, I.P.E. (*Pas imprimée.*)

No. 34.. BONS ET GARANTIES :—Etat indiquant les bons et garanties enregistrés au secrétariat d'Etat. (*Pas imprimé.*)

No. 35.. RIVIÈRE TRENT, ETC. :—Réponse à ordre ; arrêtés du conseil relatifs au transfert par le gouvernement fédéral à celui de l'Ontario, des travaux de navigation et de canalisation de la rivière Trent et du district de Newcastle.

No. 35*a*.. Mémoire de l'honorable Hector L. Langevin, ministre des travaux publics, en date du 4 février 1870, déclarant que des digues, glissoires, estacades, etc., qui avaient été construites sur une ligne projetée de navigation, suivant le cours de la rivière Trent, etc., étaient devenues la propriété du Canada, en vertu de "l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867."

No. 36.. BASSIN DE MONTMAGNY :—Réponse à ordre ; nombre d'ingénieurs et d'employés qui ont fait, en août et septembre derniers, une exploration et un relevé dans le bassin de Montmagny, etc., et dans le fleuve Saint-Laurent, en vue du creusement de ce bassin. (*Pas imprimée.*)

No. 37.. PATTESON, M., MAÎTRE DE POSTE, TORONTO :—Réponse à ordre ; arrêté du conseil par et en vertu duquel le ci-devant maître de poste de la cité de Toronto a été mis à la retraite ; et aussi la correspondance relative à la nomination de M. Patteson à cette charge.

No. 38.. HILLSBURG, BUREAU DE POSTE DE :—Réponse à ordre ; toute correspondance en la possession du gouvernement au sujet du bureau de poste de Hillsburg. (*Pas imprimée.*)

No. 39.. TABAC CANADIEN :—Réponse à ordre ; Etat indiquant le revenu prélevé sur la vente du tabac canadien, et les frais de perception de cette taxe, de 1873 au 1er janvier 1879.

No. 39*a*.. Réponse à ordre ; état indiquant la quantité de tabac canadien saisie par les officiers du revenu de l'intérieur, à Montréal, pendant les années 1874, 1875, 1876, 1877, 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 40.. ROSS *et al*, DE QUÉBEC :—Réponse à ordre ; pétition de MM. Ross et autres, de Québec et de Lévis, propriétaires et constructeurs de navires et de bateaux à vapeur au sujet de l'enregistrement des navires américains au Canada.

No. 41.. RIVIÈRE FRASER, C.B., ETABLISSEMENT DE PISCICULTURE À LA :—Réponse à ordre ; correspondance, depuis le mois de mai 1877, concernant la création d'un établissement de pisciculture pour le saumon, à la rivière Fraser, C.B. (*Pas imprimée.*)

No. 42.. INTERCOLONIAL, CHEMIN DE FER :—Réponse à ordre ; état indiquant le montant des deniers dus par certaines personnes du comté de Rimouski ; depuis le 1er août 1878, pour le transport pendant les dernières élections générales, sur l'Intercolonial, des partisans et des agents du candidat qui appuyait l'administration d'alors.

No. 42*a*.. Réponse à ordre ; état indiquant les recettes mensuelles provenant de la partie du chemin de fer Intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Halifax pour les deux années qui ont fini le 31 décembre 1878, ainsi qu'un état des frais d'exploitation réels. (*Pas imprimée.*)

No. 42*b*.. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; documents relatifs à l'achat de bouts de madriers et autres bois de rebut dans le comté de Northumberland, N.B., du 1er janvier 1873 au 1er janvier 1879, pour l'usage du chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

No. 42*c*.. Réponse à ordre ; état indiquant le nom de toutes les personnes qui ont fait des soumissions pour le dernier contrat de traverses pour le chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

No. 42*d*.. Réponse à adresse ; correspondance se rattachant à la vente de certaines bâtisses et dépendances sur le bord de la rivière Métapédia, sur la ligne du chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

No. 42*e*.. Réponse à ordre ; état indiquant le nom et le nombre des soumissionnaires dans le comté de Rimouski, pour la fourniture de 1,000 cordes de bois et plus au chemin de fer Intercolonial pendant les élections générales dernières. (*Pas imprimée.*)

No. 42*f*.. Réponse à ordre ; état indiquant le nombre d'hommes employés sur le chemin de fer Intercolonial dans le comté de Rimouski, le 1er août dernier et du 1er août au 25 septembre. (*Pas imprimée.*)

No. 42*g*.. Réponse à ordre ; correspondance relative à la destitution ou à la démission de M. E. O. Stark, chef de gare de Springhill. (*Pas imprimée.*)

No. 42*h*. Réponse à ordre ; état indiquant le nom de toutes les personnes employées sur le chemin de fer Intercolonial le 31 décembre 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 42*i*. Réponse à adresse ; documents concernant les réclamations contestées de MM. Murray et Cie, entrepreneurs sur le chemin de fer Intercolonial.

No. 42*j*.. Réponse à ordre ; état détaillé du fonds connu sous le nom de "caisse d'assurance des employés du chemin de fer Intercolonial." (*Pas imprimée.*)

No. 42*k*. Réponse à ordre ; état des réclamations payées en 1878 pour dommages causés au bétail et aux marchandises sur le chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

No. 42*l*.. Réponse à ordre ; correspondance échangée avec Henry Clarke, de Truro, au sujet de sa réclamation pour destruction de propriété par les officiers du chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

No. 42*m*. Réponse à ordre ; plaintes portées contre L. O. Bouchard, agent de la station de Saint-Simon, chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

No. 43.. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Contrat passé entre Heney, Charlebois et Flood, et Sa Majesté la reine Victoria, pour les travaux d'excavation, de pose des lisses, etc., etc., de l'embranchement de la Baie Georgienne du chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis la Station O, Rivière du Sud, jusqu'à la Rivière-des-Français, formant un parcours de 50 milles (contrat 37). *Pas imprimé.*)

No. 43*a*.. Contrat passé entre Kavanagh, Murphy et Upper, et Sa Majesté la reine Victoria, pour les travaux d'excavation, etc, d'une partie de l'embranchement Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre St. Boniface et Emerson (contrat 33.) (*Pas imprimé.*)

No. 43*b*.. Contrat passé avec Joseph Whitehead (13 septembre 1878,) pour faire des levées sur le contrat No. 14 de Sifton, Ward et Cie, du chemin de fer Canadien du Pacifique, à un coût moindre, pour le gouvernement, que celui stipulé au contrat No. 4572, de Sifton, Ward et Cie, accepté par le ministre des travaux publics le 8 octobre 1878 ; et un contrat supplémentaire passé avec Joseph Whitehead. (*Pas imprimé.*)

No. 43*c*. Contrat passé entre Gouin, Murphy et Upper, et Sa Majesté la reine Victoria, pour la construction d'une remise à locomotives à dix compartiments, sur le terrain de la station de Selkirk, Manitoba, pour l'usage de l'embranchement Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique (contrat 40). (*Pas imprimé.*)

No. 43*d*.. Contrat (3 août 1878) conclu avec George Stephen pour lui donner le pouvoir de faire circuler des trains sur l'embranchement Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique (No. 5696). (*Pas imprimé.*)

No. 43*e*.. Réponse à ordre ; instructions données au sujet du transfert des rails d'acier de Nanaïmo et Esquimalt à la rivière Fraser, C.-B., et coût de ce transfert. (*Pas imprimée.*)

No. 43*f*.. Chemin de fer Canadien du Pacifique :—Réponse à ordre ; rapports d'ingénieurs et autres, faits depuis le 1er octobre dernier, au sujet de la route du chemin de fer du Pacifique ou de la construction d'aucune de ses parties et du transfert des rails de l'Ile Vancouver à Yale.

No. 43*g*.. Réponse à ordre ; rapports d'ingénieurs et autres, au sujet de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique entre Esquimalt et Nanaïmo, tracée en 1875. (*Pas imprimée.*)

No. 43*h*.. Contrat passé entre Fraser, Manning et Cie. et Sa Majesté la reine Victoria, pour l'exécution des travaux d'excavation, etc , entre la rivière à l'Aigle et Kéwatin, 67 milles, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique (B).

Contrat passé entre Thomas Marks, John Ginty, P. Purcell et H. Ryan et Sa Majesté la reine Victoria, pour l'exécution des travaux d'excavation, etc., entre la rivière aux Anglais et la rivière à l'Aigle, 118 milles, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique (A).

Cédule des soumissions pour l'entreprise du chemin de fer Canadien du Pacifique, savoir : cédule A, de la rivière aux Anglais à la rivière à l'Aigle, 118 milles ; Cédule B. de la rivière à l'Aigle à Kéwatin, 67 milles, et cédule C de la rivière aux Anglais à Kéwatin, 185 milles.

No. 43*i*.. Réponse à ordre ; correspondance au sujet du transfert des bureaux du chemin de fer de Victoria à New-Westminster ; aussi, frais de réparations et d'arrangements de l'ancien hotel du gouvernement à New-Westminster comme bureau de chemin de fer. (*Pas imprimée.*)

No. 43*j*.. Réponse à ordre ; état détaillé des sommes d'argent payées jusqu'au 1er mars 1879, pour le prolongement de l'embranchement Pembina ; la partie qui se trouve entre Fort-William et Sunshine Creek ; entre Sunshine Creek et la Rivière-aux-Anglais ; entre le portage du Rat et le lac la Crosse, et un état des sommes dépensées à la Baie-du-Tonnerre, ainsi que celles dépensées pour le canal de Fort Frances. (*Pas imprimé.*)

No. 43*k*.. Réponse à ordre ; arrêté du conseil, passé en juin 1876, localisant la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique entre la Baie-du-Tonnerre et un point près du Fort George, dans la Colombie-Britannique ; et aussi entre la Passe de la Tête-Jaune et Burrard's Inlet.

No. 43*l*.. Réponse à ordre ; soumissions contenant les cédules des quantités et des prix des contrats Nos. 13, 14, 15 et 25 pour le chemin de fer Canadien du Pacifique.

MATIÈRES DU VOLUME No. 9.

No. 43*m*. Communication de Sandford Fleming, écr., 1er février 1879, accompagnée des soumissions pour la construction des travaux entre la Rivière-aux-Anglais et la Rivière-à-l'Aigle, 118 milles,—de la Rivière-à-l'Aigle à Kéwatin, 67 milles,—de la Rivière-aux-Anglais à Kéwatin, 185 milles,—et une lettre en date du 31 janvier 1879, adressée par Marcus Smith à Sandford Fleming, écr., à ce sujet.

Autre communication de Sandford Fleming, écr., du 12 février 1879, concernant son rapport en date du 1er février 1879, au sujet des soumissions reçues pour la construction des sections du chemin de fer Canadien du Pacifique, entre la Rivière-aux-Anglais et Kéwatin.

No. 43*n*.. Rapport adressé à l'honorable ministre des travaux publics du Canada par Sandford Fleming, écr., C.M.G., ingénieur-en-chef, au sujet du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1879.

No. 43*o*.. Arrangement entre Joseph Upper et Cie., et Sa Majesté la reine pour équipper et exploiter l'embranchement de Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique, au lieu et place du gouvernement, en vertu du contrat passé le 3 août 1878 par George Stephen et la compagnie du chemin de fer de Saint-Paul et du Pacifique. (*Pas imprimé.*)

No. 44.. Manitoba :—Etat indiquant le nombre d'immigrants venus au Manitoba, sous les auspices des agents d'émigration, pendant l'année 1878. (*Pas imprimé.*)

No. 44*a*.. Réponse à ordre ; liste des lettres patentes émises dans les différentes paroisses de la province du Manitoba, pour des terres situées dans la zone réservée aux colons. (*Pas imprimée.*)

No. 44*b*.. Réponse à ordre ; arrêté du conseil, en vertu duquel certains lots de terre, le long de la rivière Rouge, au Manitoba, ont été réservés pour des fins de colonisation. (*Pas imprimée.*)

No. 44*c*.. MANITOBA :—Réponse à un ordre ; état indiquant le nombre de baux accordés par le gouvernement pour abattre du bois sur les terres fédérales, situées dans la zone réservée aux colons, le long de la Rivière Rouge, à Manitoba. *Pas imprimée.*

No. 44*d*.. Message transmettant à la Chambre des Communes certains documents au sujet de la position financière de la province du Manitoba.

No. 45.. RIMOUSKI, QUAI À :—Réponse à ordre ; rapport des ingénieurs au sujet des améliorations à faire au quai de Rimouski, pour rendre plus facile le débarquement des malles anglaises, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 46... ESQUIMALT, BASSIN DE RADOUB :—Réponse à ordre ; correspondance relative à l'offre faite par le gouvernement de la Colombie-Britannique, en 1878, de céder à l'Amirauté l'emplacement, le matériel en mains, et les travaux déjà exécutés pour le bassin de radoub projeté à Esquimalt.

No. 47... MERCIER, PIERRE ALEXIS ET E. H. :—Réponse à ordre ; état indiquant le nombre de jours, pendant lesquels Pierre Alexis Mercier, employé du département des douanes, à Montréal, s'est absenté durant l'année 1878, avec ou sans congé d'absence. (*Pas imprimé.*)

No. 47*a*. Réponse à ordre ; état indiquant le nombre de jours, pendant lesquels Edouard H. Mercier, employé des douanes de Sa Majesté, préposé au débarquement dans le port de Montréal, s'est absenté durant l'année 1878, avec ou sans congé d'absence. (*Pas imprimé.*)

No. 48... FER EN BARRE, N.E. ET N.B. :—Réponse à ordre ; état indiquant le nombre de tonnes de fer en barre importées dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, dans l'année expirant le 31 décembre 1878, et le chiffre des droits. (*Pas imprimée.*)

No. 49.. MAQUEREAU :—Réponse à ordre ; correspondance concernant l'usage de seines pour la pêche du maquereau dans les eaux du golfe St. Laurent. (*Pas imprimé.*)

No. 50... PURDY, CAPITAINE :—Réponse à ordre ; correspondance concernant la destitution du capitaine Purdy, et de la perte de son commandement sur le steamer du gouvernement *Newfield.*

No. 51 .. PLAIDS COMMUNS, ONTARIO, COUR DES :—Règles générales faites par la Cour des Plaids Communs pour l'Ontario, par et en vertu de l'acte du parlement du Canada, intitulé : "Acte concernant les élections fédérales contestées, de 1874. (*Pas imprimées.*)

No 52... SECRÉTAIRE D'ETAT DU CANADA :—Rapport du, pour l'année qui a fini le 31 décembre 1878.

No. 53... COMMERCE DE BÉTAIL :—Réponse à ordre ; correspondance échangée entre le gouvernement du Canada, le gouvernement impérial de Sa Majesté, et le gouvernement des Etats-Unis relativement à l'importation en Angleterre de bestiaux provenant d'Amérique.

No. 54... THÉ, SUCRE, ETC., DROIT SUR LE :—Réponse à ordre ; montant des droits payés, pendant le mois de février 1879, sur le thé, le sucre, les vins, les cotons et les spiritueux, respectivement. (*Pas imprimée.*)

No. 55.. CANAL LACHINE, EMPLOYÉS :—Réponse à ordre ; état donnant le nom de tous les employés actuels, permanents et temporaires, sur le canal Lachine. (*Pas imprimée.*)

No. 56... BAIE JORDAN, BRISE-LAMES DE LA :—Réponse à ordre ; soumissions reçues pour la construction du brise-lames, à la baie Jordan, dans le comté de Shelburne. (*Pas imprimés.*)

No. 57... COLOMBIE-BRITANNIQUE, PÉNITENCIER DE LA :—Réponse à ordre ; rapport du sous-adjudant-général de la Colombie-Britannique, se plaignant du préfet du pénitencier de cette province. (*Pas imprimée.*)

No. 58... CASCUMPEC, HAVRE DE :—Réponse à ordre ; plans, devis et rapports d'ingénieurs relatifs à l'amélioration du havre de Cascumpec. (*Pas imprimee.*)

No. 59... YAMASKA, RIVIÈRE :—Réponse à ordre ; rapports d'ingénieurs dans le cours de l'année 1878, relatifs à l'amélioration de la rivière Yamaska. (*Pas imprimé.*)

No. 60... CANAL BEAUHARNOIS, EMPLOYÉS :—Réponse à ordre ; état indiquant le nombre d'employés sur le canal de Beauharnois, et les noms des employés destitués ou mis à la retraite depuis le 5 novembre 1873. (*Pas imprimée.*)

No. 61... CANAL CORNWALL, BAUX DE POUVOIRS D'EAU :—Réponse à ordre ; liste de tous les baux de pouvoirs d'eau sur le canal Cornwall. (*Pas imprimée.*)

No. 62... CLARK, W. R., écr. :—Mémoire confidentiel, de W. F. Whitcher à l'honorable J. C. Pope, ministre de la marine et des pêcheries, au sujet du compte présenté par W. R. Clark, écr, de Boston, E.-U., pour services rendus au gouvernement canadien devant la Commission des Pêcheries. (*Pas imprimé.*)

No. 62*a*.. Réponse à ordre ; correspondance au sujet du paiement de $10,000 à W. R. Clark, pour de prétendus services rendus au gouvernement canadien en rapport avec la commission des pêcheries d'Halifax. (*Pas imprimée*)

No. 63... CAMPBELL, W. D. :—Réponse à ordre ; contrat de louage des rivières de la seigneurie du Bic, dans le comté de Rimouski, à W. D. Campbell, écr, notaire de Québec. (*Pas imprimée.*)

No. 64.. CANAUX DES ETATS UNIS, LIBERTÉ DE NAVIGATION SUR LES :—Réponse à adresse ; correspondance subséquente à un rapport déposé le 5 avril 1876, touchant l'action prise par le gouvernement en refusant aux Canadiens la liberté de navigation dans les canaux des Etats-Unis et sur la rivière Hudson.

No. 65.. DROITS DE CORVÉE :—Réponse à une adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de la province de Québec, relative au règlement ou à la remise de certains droits de corvée dans les paroisses de St. Fabien, etc., pendant les élections générales dernières. (*Pas imprimée.*)

No. 66.. RIVIÈRES SAINT-JEAN ET SAINT-FRANÇOIS, PONTS SUR LES :—Résolutions de la législature de l'Etat du Maine, concernant la navigation et la construction de ponts sur les rivières Saint-Jean et Saint-François aux endroits où ces rivières sont la limite entre les dits Etats-Unis et le Canada. (*Pas imprimées.*)

No. 67.. NATIONALE DU CANADA, COMPAGNIE DE PLACEMENT :—Rapport annuel de la, jusqu'au 31 décembre 1878. (*Pas imprimé.*)

No. 68. MILICE ACTIVE, DISTRICT MILITAIRE No. 5 :—Réponse à ordre ; état indiquant le nom des officiers sous-officiers et soldats composant la compagnie No. 1 du 21e bataillon de la milice active du district militaire No. 5. (*Pas imprimée.*)

No. 69.. NAVIGATION, ECOLE DE, QUÉBEC :—Réponse à adresse ; correspondance échangée depuis 1872 entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de Québec, et toutes personnes, au sujet d'une école de navigation à Québec. (*Pas imprimée.*)

No. 70.. MCCLARY, PETER :—Réponse à ordre ; correspondance relative à la mise à la retraite de Peter McClary, percepteur du revenu de l'intérieur pour la cité de London et la division est de Middlesex. (*Pas imprimée.*)

No. 71.. DESTITUTIONS :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre Son Excellence lord Dufferin et les membres de la dernière administration, touchant la destitution des personnes nommées à des emplois en octobre et novembre 1873 ; aussi nominations faites entre le 17 septembre et le 10 octobre 1878. (*Pas imprimée.*)

No 72.. CANADA CENTRAL, PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER DU :—Réponse à une adresse ; tous contrats ou marchés faits pour le prolongement du chemin de fer du Canada Central depuis le 1er janvier 1878 ; et aussi pour la construction de l'embranchement de la baie Georgienne. (*Pas imprimée.*)

No. 73... PÊCHERIES, SENTENCE ARBITRALE DES, EMPLOI DE L'ARGENT :—Réponse à une adresse ; correspondance échangée entre les gouvernements locaux et celui du Canada au sujet de l'emploi de la somme adjugée par la commission des pêcheries.

No. 73*a*.. Réponse à une adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard et le gouvernement fédéral sur la question de la sentence arbitrale prononcée par la commission des pêcheries et sur l'emploi de la somme adjugée par elle.

No. 74... ROBERTSON, WILLIAM :—Réponse à ordre ; correspondance relative à la destitution ou au remplacement de William Robertson, commis des travaux et inspecteur, en ce qui concerne le contrat pour la construction du pénitencier de Dorchester, N.-B. (*Pas imprimée.*)

No. 75... ENTREPÔTS DE DOUANES :—Réponse à ordre ; état de toutes marchandises restant dans les entrepôts de douanes, par province, à la date du 31 décembre 1878 ; aussi, un état analogue du le 1er janvier au 31 mars 1879. (*Pas imprimée.*)

No. 76... COLLINGWOOD, HAVRE DE :—Réponse à ordre ; état indiquant le chiffre des dépenses faites dans le havre de Collingwood, durant la saison de 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 77... IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS :—Réponse à ordre ; état de toutes les importations et exportations par provinces, pendant les six mois expirant le 31 décembre 1878 ; aussi un état analogue pour les mois de janv. et fév. 1879. (*Pas imprimée.*)

No. 78... DOUANE ET ACCISE, DROITS DE :—Réponse à ordre ; état de la somme payée pour droits de douane et d'accise, pendant le mois de février 1879. (*Pas imprimée.*)

No. 79... PÉNITENCIER DE SAINT-JEAN :—Réponse à une adresse ; correspondance concernant le droit revendiqué par la cité et le comté de Saint-Jean, d'envoyer au pénitencier de Saint-Jean des prisonniers condammnés à moins de deux ans de détention.

No. 80... TASCHEREAU, THOMAS :—Réponse à une adresse ; correspondance échangée entre l'ex-gouvernement et l'honorable Jean Thomas Taschereau, ex-juge de la Cour Suprême, au sujet de sa mise à la retraite, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 81... COUR SUPREME ET COUR D'ECHIQUER :—Réponse à une adresse ; état indiquant le nombre de jugements rendus par la Cour Suprême et la Cour d'Echiquer du Canada, et le nombre d'employés des dites cours.

No. 82... CARDINAL, RÉGIS :—Réponse à ordre ; correspondance concernant la récente destitution de Régis Cardinal, ci-devant employé dans le département du Revenu de l'Intérieur. (*Pas imprimée.*)

No. 83... MORPETH, HAVRE DE :—Réponse à une adresse ; correspondance relative à la construction d'un havre à Morpeth ou dans le voisinage dans le district électoral de Bothwell, Ontario.

No. 84... BOITES EN FERBLANC, DROITS SUR LES :—Réponse à une adresse ; concernant le droit imposé par le gouvernement des Etats-Unis sur les boîtes en ferblanc contenant du homard, etc. (*Pas imprimée.*)

No. 85... MINES DE QUARTZ, MACHINES SERVANT AUX, C.-B. :—Réponse à ordre ; lettres et télégrammes reçus par le ministre des douanes durant l'année 1878, de personnes dans la Colombie-Britannique, au sujet de l'admission dans la dite province, pendant la dite année, de machines servant aux mines de quartz, à la condition de donner une garantie pour le paiement dans le cours des douze mois suivants, des droits imposés sur les dites machines. (*Pas imprimée.*)

No. 86... NORD-OUEST, TERRITOIRES DU :—Ordonnances rendues par le lieutenant-gouverneur et le conseil des Territoires du Nord-Ouest, le 2 août 1878.

No. 87... LAYTON, RICHARD :—Réponse à une adresse ; correspondance échangée avec le gouvernement au sujet de la nomination de M. Richard Laytou, au poste de préfet du pénitencier de la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)

No. 88... VOTES ENREGISTRÉS, ÉLECTIONS GÉNÉRALES :—Etat indiquant le nombre de votes enregistrés pour chaque candidat, dans les différents districts électoraux, dans les dernières élections générales.

MATIÈRES DU VOLUME No. 10.

No. 89... NAVIRES CANADIENS, LAC MICHIGAN :—Réponse à une adresse , correspondance concernant les navires canadiens en destination du lac Michigan, qui sont obligés de s'inscrire en douane à Port-Huron au lieu de Sheboygan, comme cela se pratique actuellement.

No. 90... MILICE ACTIVE :—Réponse à ordre ; état indiquant les noms, le grade et tous les officiers de la milice active qui ont offert leurs services à la G -Bretagne. (*Pas imprimée.*)

No. 91... QUAI DE LA RIVIÈRE-DU-LOUP :—Réponse à ordre ; instructions données à l'ingénieur et au surveillant des travaux faits au quai de la Rivière-du-Loup, dans le comté de Témiscouata, en 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 92... LETTRE PERSONNELLE :—Réponse à ordre ; correspondance relative à la transmission, pendant les récentes élections fédérales, d'une certaine lettre, marquée personnelle et confidentielle, alors dans les archives du département des postes, à un voteur du comté de la division est du Northumberland. (*Pas imprimée.*)

No. 93... DRUMMONDVILLE, WENDOVER ET SIMPSON, MALLES DE :—Réponse à ordre ; état mentionnant le prix payé et la distance parcourue, pour le transport des malles, de Drummondville à Wendover et Simpson. (*Pas imprimée.*)

No. 94... NAVIGATION À LA VAPEUR, COMPAGNIE DE :—Réponse à ordre ; copie du contrat pour service postal, fait avec la compagnie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard, à l'époque de l'Union. (*Pas imprimée*).

No. 95... PRITTIE, R. W.—Réponse à une adresse ; arrêté du conseil permettant de faire des arrangements avec M. R. W. Prittie, et autres, concernant l'entrée et l'établissement de colons dans la province du Manitoba. (*Pas imprimée*).

No. 96... KETCHUM, M., CORRESPONDANCE :—Réponse à ordre ; correspondance du préfet du pénitencier de Saint-Jean, N.-B., concernant le rapport de l'inspecteur M. Moylan sur l'enquête dans l'affaire de M. Ketchum, préfet de ce pénitencier. (*Pas imprimée*).

No. 97... KETCHUM, M., ET RAPPORT DE L'INSPECTEUR :—Réponse à ordre ; copie du rapport de l'inspecteur Moylan sur l'enquête faite dans l'affaire de M. Ketchum, préfet du pénitencier de Saint-Jean, N.B. (*Pas imprimée.*)

No. 98... NOUVEAU-BRUNSWICK, GOUVERNEMENT DU :—Réponse (en partie) à une adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et celui du Canada au sujet de certaines réclamations présentées par le premier contre le second.

No. 99... RIMOUSKI, PORT DE REFUGE DE :—Réponse à une adresse ; correspondance relative à la non application, par l'ancienne administration, de la somme de $250,000 votée en 1871, pour un havre de refuge à Rimouski. (*Pas imprimée*).

No. 100. MARINE MARCHANDE DU CANADA :—Réponse à une adresse ; documents se rapportant à la question de l'examen devant les bureaux d'examinateurs de la marine marchande du Canada, des capitaines qui voudraient obtenir des brevets de capitaine extra. (*Pas imprimée*).

No. 101.. PORT DE MARÉE À QUÉBEC ET BASSIN DE RADOUB À LÉVIS :—Réponse à une adresse ; état donnant les noms des personnes qui ont soumissionné pour la construct. des travaux du port de marée, à Québec, et du bassin de radoub à Lévis, respectivem.

No. 102. CARON, CLOVIS, GARDE-PÊCHE :—Réponse à ordre ; copie de la plainte portée dans le courant de l'automne dernier par M. Clément Rouleau, de Sainte-Anne de la Pocatière, dans le comté de Kamouraska, contre M. Clovis Caron, garde-pêche. (*Pas imprimée*).

No. 103.. SAINT-VINCENT-DE-PAUL, PÉNITENCIER DE :—Réponse à ordre ; état indiquant les noms des différents officiers et employés permanents et temporaires du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. (*Pas imprimé*).

No. 104.. YARWOOD, C. ST. GEORGE :—Réponse à une adresse ;—correspondance concernant la mise à la retraite de C. St. George Yarwood, préposé au débarquement à Chippewa, comté de Welland. (*Pas imprimée*).

No. 105.. VIEUX BIC, HAVRE DU :—Réponse à une adresse ; requêtes présentées depuis 1875, touchant les améliorations à faire au havre communément appelé " Vieux Bic." (*Pas imprimée*).

No. 106.. L'ASSOMPTION, RIVIÈRE DE :—Réponse à ordre ; correspondance relative à l'approfondissement de la rivière L'Assomption. (*Pas imprimée*).

No. 107.. LANGELIER, CHARLES :—Réponse à ordre ; état de l'argent qui a été payé à M. Charles Langelier, de Saint-Jean, P.Q., pour l'usage de son pont sur le canal Chambly. (*Pas imprimée*).

No. 108.. ILE DU PRINCE-EDOUARD, SERVICE CIVIL DE L' :—Réponse à ordre ; document de la session, No. 73, de 1875, (non imprimé), relatif aux destitutions et aux nominations dans le service civil de l'Ile du Prince-Edouard. (*Pas imprimée*).

No. 109.. COLOMBIE-BRITANNIQUE, IMPORTATIONS, etc.—Réponse à ordre ; état indiquant la quantité et la valeur des différents articles de marchandises importés dans la Colombie-Britannique d'autres provinces de la Confédération, en 1878 ; aussi, les exportations, etc. (*Pas imprimée*).

No. 110.. COLOMBIE, PÊCHERIES DE LA :—Réponse à ordre ; document de la session de 1877, No. 42, (non imprimé), relatif aux pêcheries de la Colombie-Britannique.

No. 111.. RIVIÈRE DU NORD ET SAINT-ANDRÉ :—Réponse à ordre : correspondance relative au dragage de la rivière du Nord jusqu'à Saint-André. (*Pas imprimée*).

No. 112.. GROSSE ISLE, TRAVAUX PUBLICS À LA :—Réponse à ordre ; contrats pour travaux publics, etc., sur la Grosse Ile, depuis le 15 nov. 1873 jusq. 1er janv. dernier. (*Pas imp.*)

No. 113.. INTERCOLONIAL, CHEMIN DE FER : TAUX DE FRET UNIQUE :—Réponse à ordre ; correspondance entre l'Intercolonial et les compagnies de steamers, en vue d'obtenir des taux de fret uniques pour le transport des grains, etc., de manière à faire de Halifax le port d'hiver du Canada.

No. 114.. SAUVAGES DE CHICOUTIMI, VACCINATION DES :—Réponse à ordre ; instructions données au Dr. Lacombe, de Chicoutimi, pour vacciner les Indiens du comté de Chicoutimi. (*Pas imprimée.*)

No. 115. SYNDICS OFFICIELS, QUÉBEC :—Réponse à ordre ; état des liquidations faites par les syndics de la province de Québec en vertu de l'acte de 1875, chap. 16, sec. 42. (*Pas imprimé.*)

No. 116.. VÉTÉRANS DE 1812-15 :—Réponse à ordre ; état donnant le nom et la résidence de tous les vétérans de 1812-15 qui ont reçu une pension durant l'année 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 117.. HAMILTON, CITÉ DE, NOMINATIONS :—Réponse à ordre ; état donnant les noms de toutes les personnes nommées dans le bureau du revenu de l'intérieur, dans la cité de Hamilton, entre le 4 novembre 1873 et le 10 octobre 1878. (*Pas imprimé.*)

No. 118.. WOOD, HONORABLE JUGE EN CHEF :—Réponse à une adresse ; état de toutes les causes rapportées au gouvernement par l'honorable juge en chef Wood, commissaire en vertu des dispositions de l'acte 38 Vic., chap. 53. (*Pas imprimée.*)

No. 119.. PROPRIÉTÉS PUBLIQUES, TRANSFERT DE :—Réponse à ordre ; documents se rapportant à la vente ou au transfert des casernes de Frédéricton, N.B. ; aussi pour tous papiers et documents concernant la location de certaines propriétés militaires dans le but de construire un bassin de radoub à Québec ; aussi pour tous papiers et documents concernant le transfert de certaines proprietés militaires à Toronto, dans le but d'y construire des bâtisses pour les fins de l'exposition provinciale. (*Pas imprimée.*)

No. 120.. SPIRITUEUX ET TABAC :—Réponse à ordre ; état indiquant la quantité de spiritueux, malt, liqueur de malt, et tabac fabriqué restant en entrepôt, et le revenu qui en est résulté, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 mars 1879. (*Pas imprimée.*)

No. 121.. CHENAL DU MOINE, PILIERS DANS LE :—Réponse à une adresse ; correspondance se rapportant aux piliers qui doivent être construits dans le chenal du Moine. (*Pas imprimée.*)

No. 122.. PRINCE ARTHUR'S LANDING ET KAMINISTIQUIA :—Réponse à ordre ; relevé du nombre des navires, de leur tonnage et du poids général de leur chargement, qui sont entrés et ont été acquittés à Prince Arthur's Landing et la Kaministiquia, respectivement, durant la saison de 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 123.. LADY HEAD, STEAMER LE :—Réponse à ordre ; enquête faite sur la perte du steamer *Lady Head*, l'automne dernier ; état du nombre de vaisseaux que le gouvernement a à sa disposition pour la protection de nos pêcheries. (*Pas imprimée.*)

No. 124.. SARAH E. BRYANT, REMORQUEUR :—Réponse à ordre ; correspondance relative à la saisie du remorqueur à vapeur *Sarah E. Bryant*, de Buffalo, N.Y., par les autorités douanières à Dunnville.

No. 125.. RIVIÈRE DU LOUP, FRET :—Réponse à ordre ; état indiquant le nombre de chargements de chars, des différentes espèces d'articles de fret expédiés de la Rivière-du-Loup dans les provinces maritimes, etc.

No. 126.. L'ASSOMPTION, PONT SUR LA RIVIÈRE :—Réponse à ordre ; correspondance concernant la construction d'un pont sur la rivière L'Assomption, à l'Assomption. (*Pas imprimée.*)

No. 127.. SAUVAGES, RÉCLAMATIONS CONCERNANT LES TERRES DES :—Réponse à une adresse ; correspondance relative aux arrérages dus à compte des réclamations sur les terres des Sauvages des lacs Huron et Supérieur.

No. 128.. GREEN OU ADAM'S, ILE :—Réponse à ordre ; instructions données à M. John Davidson, agent des Sauvages à Dundee, concernant l'île Green ou Adams, dans le fleuve Saint-Laurent. (*Pas imprimée.*)

No. 129.. VACCINATION DES SAUVAGES DU SAGUENAY :—Instructions données au Dr. F. X. Laterrière, de Chicoutimi, pour vacciner les Sauvages du Saguenay. (*Pas imprimée.*)

No. 130.. EMANCIPATION DES SAUVAGES :—Réponse à ordre ; état de tous les Sauvages qui ont été émancipés durant les dix dernières années.

No. 131.. ALASKA, FRONTIÈRE DE L' :—Réponse à une adresse : mémoire des circonstances qui ont conduit à la conclusion de la convention de 1825 entre la Grande-Bretagne et la Russie, et aussi, copie des cartes géographiques et marines les plus exactes, et tous rapports concernant la frontière d'Alaska. (*Pas imprimée.*)

No. 132.. AMET, BRISE-LAMES DE L'ÎLE :—Réponse à ordre ; évaluation du coût de reconstruction du brise-lames à l'île Amet, dans la province de la Nouvelle-Ecosse. (*Pas imprimée*)

No. 133. SAINT-JEAN, N.-B., RIVIÈRE :—Réponse à ordre ; correspondance relative à des ponts construits sur la rivière St. Jean, N.-B., à Woodstock et à Andover, comté de Victoria. (*Pas imprimée.*)

No. 134.. ELLA G. MCLEAN, GOELETTE :—Réponse à ordre ; correspondance se rapportant en quelque manière à l'affrètement et à l'achat de la goëlette *Ella G. McLean.* (*Pas imprimée.*)

No. 135.. DESCHAMPS, ANTOINE :—Réponse à ordre ; documents relatifs à la démission d'Antoine Deschamps, gardien du phare de Ste. Anne, comté de Jacques-Cartier. (*Pas imprimée.*)

No. 136.. SIMPSON, GEORGE B., ET SHERWOOD, W. H. :—Réponse à ordre ; correspondance concernant la destitution de George B. Simpson, et la nomination de William H. Sherwood, comme gardien du phare principal, au havre de Presqu'île. (*Pas imprimée.*)

No. 137.. FONDS DES PILOTES :—Réponse à ordre ; pétition des pilotes demandant que le fonds des pilotes soit placé sous le contrôle du gouvernement, comme il l'était anciennement. (*Pas imprimée.*)

No. 138.. SAUGEEN, PHARE DE LA RIVIÈRE :—Réponse à ordre ; correspondance relative à la construction d'un phare à l'embouchure de la rivière Saugeen. (*Pas imprimée.*)

No. 139.. RICHARD, M. :—Réponse à ordre ; correspondance se rapportant à la résignation de M. Richard, gardien du phare des Pots-à-l'Eau-de-vie. (*Pas imprimée.*)

No. 140.. PRESQU'ILE, PHARE DE LA BAIE :—Réponse à ordre ; documents concernant le choix d'un emplacement, et la construction d'un phare à la baie Presqu'île. (*Pas imprimée.*)

No. 141.. COX, M. :—Réponse à ordre ; rapports concernant la nomination de M. Cox, gardien du phare du Cap Beale. (*Pas imprimée.*)

No. 142.. SAINT-LAURENT, PORTS DU FLEUVE :—Réponse à ordre ; contrats pour l'approvisionnement des ports du fleuve Saint-Laurent. (*Pas imprimée.*)

No. 143.. COLOMBIE-BRITANNIQUE, BASSIN DE RADOUB DE LA :—Message transmettant certains documents ayant rapport au montant qui doit être avancé à la province de la Colombie-Britannique pour la construction d'un bassin de radoub.

No. 144.. CAPS TORMENTINE ET TRAVERSE :—Rapport d'une exploration des côtes dans le voisinage des caps Tormentine et Traverse, sur l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, et un projet de connexion par voie ferrée entre les dits caps, en vue d'obtenir une communication d'hiver avec l'île.

No. 145.. MASON, WILLIAM :—Réponse à une adresse ; instructions données aux avocats par l'honorable Rodolphe Laflamme, en sa qualité de procureur-général de Sa Majesté, contre William Mason et diverses autres personnes, pour empiétement sur les propriétés de la Couronne, dans la péninsule de la Presqu'île. (*Pas imprimée.*)

No. 146.. MIRAMICHI, HÔPITAL DE MARINE DE :—Réponse à ordre :—correspondance échangée entre le 1er janvier 1877 et le 1er janvier 1879, concernant l'hôpital de la marine à Miramichi, N.-B. (*Pas imprimée.*)

No. 147.. PRESQU'ILE, OCTROIS GRATUITS DANS LA PÉNINSULE DE :—Réponse à une adresse ; correspondance concernant le dernier arpentage et la vente projetée, ou l'octroi gratuit des terrains de la péninsule de Presqu'île. (*Pas imprimée.*)

No. 148.. AGENTS DES SAUVAGES, MANITOBA :—Réponse à une adresse ; mémoires concernant la destitution d'agents et de surintendants des Sauvages, pour le Manitoba ou les Territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

No. 149.. LOUGHEED, SAMUEL :—Réponse à ordre ; correspondance relative à la destitution de Samuel Lougheed, maître de poste de Molesworth. (*Pas imprimée.*)

No. 150.. TALBOT, ACHILLE :—Réponse à une adresse ; plainte portée le 21 août 1875, par Achille Talbot, écuier, ci-devant sous-inspecteur des postes, contre certains maîtres de poste dans le comté de Montmagny. (*Pas imprimée.*)

No. 150*a* Réponse à une adresse ; rapport fait le 21 août 1875 par Achille Talbot, écuier, ci-devant sous-inspecteur des postes, contre Stanislas Vallée, écuier, maître de poste à Montmagny (*Pas imprimée.*)

No. 151.. WILKINS, JUGE :—Réponse à ordre : correspondance ayant rapport à la résignation du juge Wilkins. (*Pas imprimée.*)

No. 152.. EXPOSITION DU CENTENAIRE, PHILADELPHIE :—Réponse à ordre ; état donnant le nom, etc., de toutes les personnes nommées comme commissaires ou secrétaires, en rapport avec l'exposition canadienne du Centenaire, Philadelphie.

No. 153.. NAUFRAGES ET CABOTAGE, EAUX CANADIENNES :—Réponse à ordre ; correspondance concernant les naufrages et le cabotage dans les eaux du Canada.

No. 154.. BERTHIER, QUAI DE :—Réponse à ordre ; état indiquant le nombre d'hommes employés à la réparation du quai de Berthiér, Montmagny, chaque année depuis 1874. (*Pas imprimée.*)

No. 155.. TARIF, DÉPÊCHE CONCERNANT LE :—Message ; dépêche au sujet du tarif récemment présenté à la législature.

No. 156. MITCHELL ET CIE., APPROVISIONNEMENTS :—Réponse à ordre ; comptes et états indiquant le prix des articles, etc., fournis au département de la marine et des pêcheries par la ci-devant maison commerciale Mitchell et Cie., de Montréal. (*Pas imprimée.*)

No. 157.. DROITS DE DOUANES SUR LE SEL, ETC. :—Réponse à ordre ; correspondance au sujet des droits de douane que le gouvernement de Terreneuve impose sur le sel, les barils, etc., employés aux pêches à bord des navires canadiens qui fréquentent les côtes de Terreneuve.

No. 158.. INGÉNIEURS AUTORISÉS AU CANADA :—Réponse à adresse ; état donnant les noms et domiciles des ingénieurs autorisés au Canada. (*Pas imprimée.*)

No. 159.. REVENU DE L'INTÉRIEUR, LE BUREAU DE POSTE ET LES DOUANES, TORONTO, NOMINATIONS DANS LES BUREAUX DU :—Réponse à ordre ; nom de toutes les personnes qui ont été nommées à des emplois dans le bureau du revenu de l'intérieur, dans le bureau de poste, et dans celui des douanes, à Toronto, entre le 4 novembre 1873 et le 10 octobre 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 160.. NORTHERN LIGHT, STEAMER LE :—Réponse à ordre ; soumissions pour la construction du steamer *Northern Light.* (*Pas imprimée.*)

No. 161.. 'GAZETTE DU CANADA', N.B. :—Réponse à ordre ; état donnant les noms de tous les fonctionnaires publics dans le Nouveau-Brunswick, qui ont droit à recevoir des copies de la *Gazette du Canada.* (*Pas imprimée.*)

No. 162.. PHARES DU FLEUVE SAINT-LAURENT, HUILES :—Réponse à ordre ; correspondance relative à la fourniture de l'huile de charbon ou autres huiles pour les phares du fleuve St. Laurent, dans la province de Québec et dans le golfe depuis 1873. (*Pas imprimée.*)

No. 163.. SAULT SAINTE-MARIE, RAPPORT SUR LE CHEMIN DE FER DU :—Réponse à adresse ; rapport et profils d'une exploration pour voie ferrée se dirigeant du Sault Sainte-Marie vers l'est, en 1871, par M. Murdock, I.C.

No. 164.. SOUMISSIONS, TRAVAUX PUBLICS :—Réponse à ordre ; état indiquant la date des soumissions reçues pour travaux publics, entre le 1er novembre 1873 et le 10 octobre 1878.

No. 165.. RYLAND, M. :—Réponse à adresse ; correspondance concernant la réclamation de M. Ryland pour l'intérêt qui lui est dû sur la moitié de la somme qui lui a été adjugée par sentence arbitrale du juge en chef Carter et payable par le Canada. (*Pas imprimée.*)

No. 166.. EDIFICE DE L'OUEST, DÉPENSE SUR L' :—Réponse à ordre ; état indiquant en détail, la somme totale dépensée pour l'addition faite à l'édifice de l'ouest. (*Pas imprimée.*)

No. 167.. CANAL RIDEAU, DOMMAGES :—Réponse à ordre ; état de toutes les réclamations faites pour dommages causés par des barrages de cours d'eau pour les fins du canal Rideau depuis le 1er janvier 1872. (*Pas imprimée.*)

No. 168.. DUSSEAULT, J. B. :—Réponse à ordre ; état des sommes payées depuis 1875 jusqu'à cette date, à M. J. B. Dusseault, marchand, de l'Islet, comté de l'Islet. (*Pas imprimée.*)

No. 169.. RAILS DE FER :—Réponse à ordre ; état concernant les vieux rails de fer actuellement à la disposition du gouvernement, etc.

No. 170.. QUÉBEC, RÉPARATIONS DES MURS :—Réponse à ordre ; état indiquant les sommes d'argent dépensées pour la réparation des murs de la cité de Québec, entre le 1er août et le 1er octobre 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 171.. RONDEAU, PORT DE :—Réponse à ordre ; contrats passés depuis 1874 pour la réparation du port de refuge de Rondeau. (*Pas imprimée.*)

No. 172.. COUR MARITIME, ONTARIO : Réponse à adresse ; état du nombre de causes dont il a été disposé par la cour maritime d'Ontario jusqu'au 1er mars 1879.

No. 173.. CANAUX, WELLAND ET SAINT-LAURENT :—Réponse à ordre ; correspondance venant de MM. Booth et Cie. et autres, au sujet de la fourniture du bois de chêne pour la construction de portes d'écluse aux nouveaux canaux Welland et du Saint-Laurent. (*Pas imprimée.*)

No. 174.. PICTOU ET TRURO, CHEMIN DE FER DE :—Correspondance relative au transfert du chemin de Truro et Pictou. (*Pas imprimée.*)

No. 175.. CARILLON, DIGUE ET ÉCLUSES DE :—Réponse à ordre ; état indiquant toutes les soumissions reçues pour l'achèvement de la digue et des écluses, à Carillon ; et rapport de MM. Shanly et Keefer, sur les dits travaux.

No. 176.. HONORAIRES PAYÉS À DES AVOCATS PAR LE GOUVERNEMENT :—Réponse à ordre ; honoraires payés par le gouvernement du Canada à tous conseils, etc., employés par le gouvernement du Canada.

No. 177.. MAITRE DE POSTE, TORONTO :—Réponse à adresse ; comptes rendus par le maître de poste de Toronto, entre le 1er juillet 1874 et le 1er juillet 1878. (*Pas imprimés.*

No. 178.. SAINT-FABIEN, BUREAU DE POSTE DE :—Réponse à adresse ; correspondance entre le gouvernement et le maître de poste de la paroisse de Saint-Fabien, M. Vidal Roy, au sujet du changement du bureau de poste de cette paroisse. (*Pas imprimée.*)

No. 179.. LESUEUR, M. :—Réponse à ordre ; rapports relatifs à la mise à la retraite de M. LeSueur, ci-devant employé dans le ministère des postes. (*Pas imprimée.*)

No. 180.. FORSYTH, W. F. :—Réponse à ordre ; rapports concernant l'emploi de W. F. Forsyth dans le ministère des postes. (*Pas imprimés.*)

No. 181.. INSTRUCTIONS ROYALES :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui du Royaume-Uni au sujet des instructions royales, antérieurement au 5 octobre 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 182.. SAINT-FABIEN, BUREAU DE POSTE DE :—Réponse à ordre ; correspondance échangée depuis le 10 octobre 1878, au sujet du contrat pour le transport de la malle entre la station du chemin de fer et le bureau de poste de la paroisse de Saint-Fabien. (*Pas imprimée.*)

No. 183.. LÉVESQUE, S. :—Réponse à ordre ; plainte portée contre M. S. Lévesque, en sa qualité de maître de poste et de conducteur des malles pour la paroisse de St. Donat. (*Pas imprimée.*)

No. 184.. OCTROIS DE TERRES :—Réponse à adresse ; correspondance, depuis le 1er juillet 1878, au sujet de paiements en octrois de terres, pour encourager l'émigration et la colonisation des terres dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

No. 185.. SELKIRK, DISTRICT ÉLECTORAL DE :—Réponse à une adresse ; correspondance concernant le nouveau dépouillement des bulletins déposés à la dernière élection pour le district électoral de Selkirk, dans la province du Manitoba. (*Pas imprimée.*)

No. 186.. KAMINISTIQUIA, DRAGAGE DE LA RIVIÈRE :—Réponse à ordre ; correspondance relative au dragage de la rivière Kaministiquia, et sur la possibilité d'y créer un port, etc.

No. 187.. CHEMINS DE FER DU CANADA, STATISTIQUES DES :—Rapports de 1877-78.

No. 188. NORD-OUEST, POLICE A CHEVAL DU :—Réponse à adresse ; dépenses faites durant les années 1876, 1877, 1878 pour la police à cheval du Nord-Ouest, et état des sommes d'argent payées à J. G. Baker et Cie., du Fort Benton, Territoire de Montana, E.U.

No. 189.. SERVICE PUBLIC DU CANADA :—Réponse à une adresse ; état indiquant le nom de toutes les personnes nommées à un emploi permanent ou temporaire dans le service public du Canada, entre le 10 octobre 1878 et le 1er avril 1879.

No. 190.. COLOMBIE-BRITANNIQUE, RÉSERVES DES SAUVAGES DANS LA :—Réponse à une adresse ; correspondance entre le gouvernement du Canada et les commissaires des réserves des Sauvages dans le Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)

No. 191.. GLENDON, STEAMER LE ;—Réponse à ordre ; documents relatifs à l'achat et aux réparations du steamer "Glendon," et indiquant si ce navire est en état de tenir la mer. (*Pas imprimée.*)

No. 192.. RIVIÈRE-DU-LOUP, EMBRANCHEMENT DE LA, CH. DE FER G. T :—Correspondance relative à l'embranchement de la Rivière-du-Loup du chemin de fer Grand Tronc.

No. 193.. WINDSOR ET ANNAPOLIS, CHEMIN DE FER DE :—Réponse à ordre ; recettes brutes du chemin de fer d'embranchement de Windsor, chaque année, depuis le 1er janvier 1872 jusqu'au 1er août 1877. (*Pas imprimée.*)

No. 194.. FORT FRANCES, ECLUSES DE :—Réponse à ordre ; dépenses en rapport avec la construction des écluses de Fort Frances, jusqu'au 1er janvier 1879. (*Pas imprimée.*)

No. 195.. CHEMIN DE FER FÉDÉRAUX, PERSONNES EMPLOYÉES, ETC. :—Réponse à ordre ; nombre de personnes employées, à la date du 31 décembre dernier, sur chacun des chemins de fer, du Canada, etc. (*Pas imprimé.*)

No. 196. KINCARDINE, TRAVAUX DU PORT DE :—Réponse à ordre ; dépenses faites pour travaux de havre, dans la ville de Kincardine, comté de Bruce, depuis le 1er mai 1873 jusqu'au dernier jour d'octobre 1878. (*Pas imprimé.*)

No. 197.. PRINCE ARTHUR'S LANDING, PORT DE :—Réponse à ordre ; documents au sujet du port de Prince Arthur's Landing. (*Pas imprimée.*)

No. 198 . MATANE ET RIVIÈRE BLANCHE :—Réponse à ordre ; état indiquant la nature des travaux faits à Matane et à la rivière Blanche, dans le comté de Rimouski, depuis le 1er juillet jusqu'au 10 octobre 1878. (*Pas imprimée.*)

No. 199. PECK, THOMAS :—Réponse à ordre ; correspondance concernant une augmentation d'appointements qui doit être donnée à Thomas E. Peck, officier de douane à Nanaïmo. (*Pas imprimée.*)

No. 200.. REMISE SUR ARTICLES MANUFACTURÉS EN CANADA :—Réponse à ordre ; état indiquant quelles remises ont été faites sur les effets fabriqués au Canada et 1877 et 1878, et qui ont été exportés.

RÉPONSE

(89)

A UNE ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES en date du 24 mars 1879, demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis au sujet des navires canadiens à destination du lac Michigan, relâchant à Port-Huron au lieu de Sheboygan, comme c'est maintenant la pratique en vertu des règlements actuels de douanes aux Etats-Unis.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 2 avril 1879.

Le comte de Dufferin au secrétaire d'Etat pour les colonies.

OTTAWA, 18 mars 1873.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre une note du conseil privé au sujet d'un mémoire de la Chambre de Commerce du Canada, relativement à l'obligation imposée par le gouvernement des Etats-Unis aux navires canadiens naviguant sur le lac Michigan de se faire inscrire à *Duncan City*, ainsi qu'aux retards occasionnés par ce fait aux propriétaires de navires canadiens.

J'ai, etc.,

DUFFERIN.

Au très-honorable,
Le comte de Kimberley, etc., etc., etc.

Rapport d'un comité de l'honorable conseil privé du Canada, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 17 *mars* 1873.

Vu le mémoire de la Chambre de Commerce du Canada, adressé à Votre Excellence en conseil, représentant que pendant la guerre civile des Etats-Unis, le gouvernement des Etats-Unis a cru devoir obliger les navires canadiens, naviguant dans les eaux du lac Michigan, à arrêter et se faire inscrire à Duncan City, détroit de

Mackinac, et qu'en conséquence de cette obligation il en est résulté un grand désavantage pour les propriétaires de navires à cause de la perte de temps qu'ont occasionné cet arrêt et ce délai forcés, et vous priant de faire des représentations au gouvernement des Etats-Unis afin de l'induire à révoquer au plus tôt ces règlements restrictifs.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries recommande que copie du mémoire soit transmise de la manière ordinaire au gouvernement de Sa Majesté, avec prière d'attirer l'attention du gouvernement des Etats-Unis sur ce sujet, dans le but de faire révoquer le plus tôt possible ces restrictions inutiles à l'égard des navires canadiens.

Le comité approuve les recommandations ci-dessus exprimées et les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du conseil privé, Canada.

A Son Excellence le comte de Dufferin, etc., etc. gouverneur-général du Canada, en conseil

OTTAWA, 1er mars 1873.

Le mémoire de la Chambre de Commerce du Canada exposé respectueusement :

Que des représentations ont été faites à vos pétitionnaires à l'effet que pendant la guerre civile des Etats-Unis, le département du Trésor du gouvernement de Washington, avait jugé nécessaire, pour des raisons de prudence, d'imposer à tous les navires canadiens naviguant dans les eaux du lac Michigan, l'obligation de relâcher et de se faire inscrire à Duncan City, détroit de Mackinac, et qu'en oconséquence il en est résulté de grands désavantages pour les propriétaires de navires à cause de la perte de temps qu'ont occasionné cet arrêt et ce retard forcés.

Que les raisons qui alors justifiaient cet arrêt et ce retard forcés ont depuis longtemps cessé d'exister ; qu'en conséquence la continuation de la mise en vigueur de ce règlement occasionne une détention et une perte inutiles, et que cette obligation ne devrait pas être appliquée plus longtemps.

Que la question fut soumise à la considération de la Chambre de Commerce du Canada lors de sa dernière réunion annuelle, qui fut tenue dans la cité d'Ottawa, à laquelle assemblée les résolutions suivantes furent adoptées à l'unanimité :—

Attendu que les règlements des douanes des Etats-Unis exigeant que tous les navires canadiens à destination des ports du lac Michigan se fassent inscrire à Duncan City et obtiennent la permission de se rendre à leur destination, causent de grands inconvénients et des délais aux intérêts maritimes du Canada, il soit en conséquence

Résolu, " Que des instructions soient données au conseil de soumettre la question à l'examen du gouverneur général en conseil, dans le but d'obtenir du secrétaire du Trésor des Etats-Unis telle modification aux règlements qui pourrait faire disparaître l'inconvénient dont on se plaint."

Que vos pétitionnaires sont d'opinion que le sujet de la révocation du règlement ci-dessus mentionné n'a qu'à être portée à la connaissance du gouvernement des Etats-Unis pour que ce dernier révoque immédiatement ce règlement ;

En conséquence vos pétitionnaires demandent très respectueusement, dans les intérêts du commerce canadien sur les lacs, qu'il plaise à Votre Excellence en conseil faire auprès du gouvernement des Etats-Unis telles représentations qui pourront amener la prompte révocation des règlements restrictifs dont il est question dans les présentes.

HENRY FRY,
Président.

Signé au nom et de la part de la Chambre de Commerce du Canada.

WM. J. PATTERSON,
Secrétaire.

Le secrétaire d'Etat pour les colonies au comte de Dufferin.

(Canada, No. 169.)

DOWNING STREET, 5 juin 1873.

MILORD,—J'ai communiqué au secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères copie de la dépêche no. 77 de Votre Seigneurie, datée du 18 mars, ainsi que du rapport du conseil privé concernant le règlement du département du Trésor des Etats-Unis, qui impose aux navires canadiens l'obligation de relâcher à Duncan City avant d'entrer dans le lac Michigan pour des fins commerciales.

Je vous transmets ci-joint, pour l'information de votre gouvernement, copie d'une dépêche qui a été reçue à ce sujet, au bureau des affaires étrangères, du ministre de Sa Majesté à Washington.

J'ai, etc.,

R. H. MEADE.

Pour le COMTE DE KIMBERLEY.

Au gouverneur-général
le très honorable
COMTE DE DUFFERIN, C.P., C.C.B.,
Etc., etc., etc.

Sir E. Thornton au comte de Granville.

WASHINGTON, 19 mai 1873.

MILORD,—Relativement à la dépêche de Votre Seigneurie, no. 20, datée du 16 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai pris des renseignements au sujet des règlements du Trésor des Etats-Unis, qui imposent aux navires canadiens l'obligation de relâcher à Duncan City avant d'entrer dans le lac Michigan pour des fins commerciales.

Je constate que cette mesure n'a pas été adoptée pendant la récente guerre civile, mais qu'en octobre 1866 il fut, pour la première fois, ordonné que tous les navires marchands, tant ceux des Etats-Unis que du Canada, relâcheront avant d'entrer dans le lac Michigan, à Mackinac, sur le côté nord du détroit de ce nom et y présenteront leur manifeste au percepteur des douanes, qui devra en prendre copie et contresigner les originaux. Les percepteurs des ports du lac Michigan reçurent instruction de voir à ce que ces manifestes fussent ainsi contresignés, et de ne permettre l'entrée à aucun navire à moins que cette formalité ne fusse observée.

Subséquemment, on crût que Duncan City serait un port plus convenable pour les fins ci-dessus mentionnées, et en mai 1867, on ordonna que les formalités qui devaient être auparavant remplies à Mackinac le fussent par la suite, à ce port.

Je comprends que le but principal du règlement fut de prévenir la contrebande, et que, comme il a produit de bons résultats, il n'est pas probable que le département du Trésor consente à l'annuler.

J'ai, etc.,

EDWARD THORNTON.

Le COMTE DE GRANVILLE, C.G.,
Etc. etc.

RÉPONSE

(90)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 24 mars 1879 ;—Pour un état indiquant les noms, le grade et le régiment de tous les officiers de la milice active qui ont offert leurs services à l'époque où l'on croyait à une guerre entre la Grande-Bretagne et la Russie ;—aussi, les noms d'autres personnes, en dehors de la milice, qui se sont offertes comme volontaires.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 27 mars 1879.

RÉPONSE

(91)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 27 février 1879 ;—Pour : 1. Copie des instructions données à l'ingénieur et au surveillant des travaux faits au quai de la Rivière-du-Loup, dans le comté de Témiscouata, en 1878 ; 2. Le nombre d'hommes employés à ces travaux dans les mois d'août et septembre derniers, respectivement ; 3. La quantité de bois acheté à Québec, et de qui ; le prix de ce bois ; la quantité de bois acheté à la Rivière-du-Loup, et le prix ; 4. La manière dont il a été disposé du vieux bois et du bois neuf qui n'a pas été employé.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 27 mars 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(92)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 19 mars 1879 ;—Pour copie de la correspondance relative à la transmission, pendant les récentes élections fédérales, d'une certaine lettre, marquée privée et confidentielle, alors déposée au département des postes, à un voteur du comté de la division est de Northumberland,

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 28 avril 1879.

RÉPONSE

(93)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 février 1879 ;—Pour un état mentionnant le prix payé et la distance parcourue, pour le transport des malles, de Drummondville à Wendover et Simpson, jusqu'au 30 décembre dernier.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(94)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 4 mars 1879 ;—Pour copie du contrat pour service postal, fait avec la compagnie de navigation à vapeur de l'Ile du Prince-Edouard, à l'époque de l'Union ; aussi, copie de toutes modifications qui ont pu être faites, et de la correspondance à ce sujet.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1879.

RÉPONSE

(95)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 17 mars 1879 ;—Demandant copie de l'ordre en conseil permettant de faire des arrangements avec M. R. W. Prittie et autres, concernant l'entrée et l'établissement de colons dans la province du Manitoba, de la correspondance à ce sujet, et de toutes demandes de compensation pour ces prétendus services.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(96)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Pour copie de toute correspondance venant du préfet du pénitencier de Saint-Jean, N.-B., ou de toute personne, en son nom, concernant le rapport de l'inspecteur M. Moylan sur l'enquête faite dans l'affaire de M. Ketchum, préfet du pénitencier.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 29 avril 1879.

RÉPONSE

(97)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 17 mars 1879 ;—Pour copie du rapport de l'inspecteur Moylan sur l'enquête faite dans l'affaire de M. Ketchum, préfet du pénitencier de Saint-Jean, N.-B.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 29 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(98.)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 avril 1879, demandant copies de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et celui du Canada au sujet de certaines réclamations présentées contre ce dernier par le gouvernement de cette province ; ainsi que tous les arrêtés du Conseil ayant rapport à ces réclamations, depuis le 1er avril 1878. (En partie.)

(Par ordre,)

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 29 avril 1879.

BUREAU DU GREFFIER DE LA PAIX,
CITÉ ET COMTÉ DE SAINT-JEAN,

SAINT-JEAN, 18 janvier 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un mémoire des juges de paix de la cité et du comté de Saint-Jean, adressé à Son Excellence le Gouverneur-Général, dans le but de faire connaître à Son Excellence et aux membres de son gouvernement d'une manière aussi claire et aussi succincte que possible, les droits qui ont été réservés à la cité et au comté dans ce qui est connu sous le nom du " Pénitencier de Saint-Jean," et de le prier de tenir compte de ces droits et de les maintenir lorsqu'il décidera les questions qui ont déjà été soulevées et qui ont été jusqu'à un certain point reconnues par le Parlement fédéral. Je vous prie respectueusement de déposer ce mémoire devant Son Excellence à la première occasion favorable.

On me prie aussi de vous informer que James A. Harding, écuyer, shérif, et Robert Marshall, écuyer, juge de paix, de la cité et du comté, qui sont en route vers Ottawa, pour y assister à une assemblée de la Chambre de Commerce, ont été délégués par les juges de paix en assemblée, auprès de Son Excellence ou auprès d'un ou de plusieurs de ses ministres qu'Elle pourra désigner, pour discuter ce sujet et lui donner tous les renseignements qu'Elle pourra demander.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

H. W. FRITH,

Greffier de la paix.

A l'honorable Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

A Son Excellence le très honorable comte de Dufferin, vicomte et baron de Clandeboye, C. P., C. C. B., gouverneur-général du Canada, etc., etc., etc.

Le mémoire des juges de paix de la cité et du comté de Saint-Jean, dans la province du Nouveau-Brunswick, en assemblée, expose respectueusement que la cité de Saint-Jean étant un port de mer et la ville la plus populeuse de la province du Nouveau-Brunswick, la cité et le comté de Saint-Jean sont beaucoup plus sérieusement affectées qu'aucune autre partie de la province, par la législation qui a eu lieu, depuis la confédération de cette province avec le Canada et la Nouvelle-Ecosse, au sujet du pénitencier du Nouveau-Brunswick, et d'après laquelle il semble qu'on ait l'intention d'exclure bientôt de ce pénitencier tous les criminels condamnés à moins de deux années d'emprisonnement.

Vos pétitionnaires demandent donc respectueusement d'attirer l'attention de Votre Excellence sur les faits suivants qui ont rapport aux droits que cette ville et ce comté ont toujours eus, et dont ils ont toujours jouit dans ce pénitencier, soit séparément, soit en commun avec les autres comtés du Nouveau-Brunswick, savoir :

1. Que le morceau de terre, situé dans la paroisse de Simonds, dans les dits cité et comté de Saint-Jean, sur lequel est construite actuellement la prison connue sous le nom de Pénitencier de Saint-Jean a été, en 183-, acheté par les dits juges de paix dans le but d'y ériger une maison de construction pour les dits cité et comté.

Q. Qu'entre cette époque et l'année 1841, une bâtisse en pierre qui forme partie du pénitencier tel qu'il existe actuellement, ainsi qu'une résidence par le gardien et autres bâtiments secondaires, ont été érigés par les juges de paix.

3. Qu'en 1841, le gouvernement et la législature du Nouveau-Brunswick trouvant, comme l'enonce l'acte, que l'établissement de cette institution serait très-avantageux si l'on étendait son opération à toute la province, fit adopter un acte pour autoriser sa vente et son transfert au gouvernement.

4. Qu'en conséquence, par et en vertu de l'acte de l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick 4 Vic., ch. XLIV, les dites bâtisses ainsi érigées par les juges de paix ainsi que le morceau de terre et les bâtiments ci-dessus mentionnés, ont été cédés à Sa Majesté la Reine, et sont devenus alors, et ont été depuis employés et connus sur le nom du pénitencier provincial du Nouveau-Brunswick.

5. Qu'une partie des conditions du transfert fait et consenti par et entre les juges de paix et la province du Nouveau-Brunswick, était la réserve pour les dits juges de paix du droit à perpétuité d'incarcérer dans la dite maison de correction ou le dit pénitencier, tous les vagabonds et les personnes suspectes ou turbulentes, dans les limites des dits cité et comté, et de plus le droit en commun avec tous les autres comtés de la province, d'ordonner que toutes les personnes condamnées à l'emprisonnement avec travail forcé, et détenues dans la prison de comté soient transférées de cette prison à la dite maison de correction ou le dit pénitencier, comme on le verra plus clairement, en consultant les 14ème et 15ème sections du dit acte ci-dessus ; savoir :

" 14. Et il est de plus décrété que le maire, le recorder et les échevins de la dite cité, ou aucun d'eux, et les juges de paix de Sa Majesté pour les dites cités et comtés, durant leur temps d'office, ou aucun d'eux, pourront et auront le droit, d'arrêter, ou d'ordonner par mandat d'arrêter tous les vagabonds, les désœuvrés, les fainéants, toutes les personnes suspectes ou turbulentes dans les limites de la dite cité et du dit comté, et d'ordonner l'incarcération dans la maison de correction de tels vagabonds, désœuvrés, fainéants, de toutes personnes suspectes ou turbulentes, pour y être détenus aux travaux forcés pendant un terme n'excédant pas quarante jours."

" 15. Et il est de plus décrété que les juges de paix dans et pour tous comtés ou cités et comtés de cette province siégeant en assemblées générales ou spéciales qui devront être tenues à cet effet, auront le pouvoir d'ordonner que tous prisonniers, et tous vagabonds, personnes de mauvais caractères, les désœuvrés, les fainéants, les prisonniers suspects et turbulents, condamnés à l'emprisonnement avec travail forcé et alors détenus dans la prison commune ou maison de peine des dits comté ou cité et comté par et en vertu d'aucune sentence, soient transférés de telle prison commune ou maison de peine à la dite maison de correction, et de faire telles ordonnances

ou règlements qu'ils jugeront nécessaires pour le transfert de telles personnes et le coût et les dépenses nécessaires au dit transfert ; et le gardien de la dite maison de correction devra immédiatement recevoir sous sa garde telle personne ou personnes, et les dites personne ou personnes, après leur transfert et leur incarcération dans la dite maison de correction, devront y demeurer et y être tenues aux travaux forcés jusqu'à l'expiration du terme de l'emprisonnement de chacune d'elles. "

6. Que jusqu'à l'époque de la confédération des dites provinces, les droits ainsi réservés et assurés à la dite cité et au dit comté n'ont jamais été mis en doute, mais au contraire ont été pleinement reconnus et maintenus en l'année 1854 par le gouvernement et la législature de la province, comme le constatent les Statuts Refondus de la province passés à cette époque. Chap. 91, ss. 12, 13 et 14.

7. Que par et en vertu de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867, et d'un acte subséquent du parlement fédéral, savoir la 31 Vict. chap. LXXV, l'institution et ses dépendances ci-dessus mentionnées ont été cédées au Canada et par inadvertance, dans l'opinion de vos pétitionnaires, sans tenir compte des droits acquis des juges de paix et de la cité et du comité de Saint-Jean dans cette institution.

8. Qu'en 1869, par la 32 et 33 Vic. ch. XXIX, il a été décrété que si la sentence de l'emprisonnement est pour une période de moins de deux ans, l'emprisonnement aura lieu dans la prison commune ou dans quelque prison ou lieu de détention autre que le pénitencier, mais par la sec. 96 du même chapitre, les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont été exemptées de l'opération de cette loi.

9. Qu'en 1870, par la 33 Vic. ch XXX, cette exemption a été abrogée, sauf la disposition que telle abrogation ne prendra pas effet dans le cas des personnes condamnées pour moins d'un an, avant le 1er mai 1873, et dans le cas de personnes condamnées pour moins de deux ans, avant le 1er mai 1874.

10. Qu'en 1873, par la 36 Vic. ch. LII les époques ci-dessus mentionnées ont été prolongées, savoir : dans le cas des prisonniers d'un an jusqu'au 1er mai 1875, et dans celui des prisonniers de deux ans jusqu'au 1er mai 1876.

11. Que tous les statuts ci-dessus cités s'appliquent également aux provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, et qu'aucun d'eux ne reconnaît en aucune manière le droit clair et inaliénable de la dite cité et du dit comté de Saint-Jean, réservé comme susdit par les dits actes de l'Assemblée, et en vertu des quels les dits terrains et édifices ont été transférés au gouvernement provincial.

12. Qu'un examen des statistiques du dit pénitencier depuis son établissement prouvera que quatre-vingt-dix pour cent de tous les détenus qui y sont envoyés sont de la cité et du comté de Saint-Jean, et que sur ces derniers environ quatre-vingt-quinze pour cent des détenus sont condamnés à moins de deux ans de prison.

13. Que dans l'opinion de vos pétitionnaires c'est là une matière où la foi publique exigeait que les droits réservés à la dite cité et au dit comté fussent spécialement respectés et maintenus par la législature et le gouvernement fédéral, comme ils l'auraient été sans aucun doute par l'Assemblée et le gouvernement du Nouveau-Brunswick si la confédération ne s'était pas opérée.

Vos pétitionnaires prient donc Votre Excellence de faire en sorte que la question soulevée dans ce mémoire soit étudiée, et si les allégations qui y sont contenues sont trouvées exactes et véritables—et vos pétitionnaires croient qu'elles ne peuvent être contredites ou contestées—Elle fasse adopter les mesures nécessaires pour assurer à vos pétitionnaires et à la dite cité et au dit comté de Saint-Jean, la jouissance perpétuelle des droits ainsi réservés comme susdit, ou que l'on fasse des arrangements pour la détention, dans cet édifice, de cette classe de condamnés qui, en vertu de la loi actuelle, sera bientôt exclus du dit pénitencier, et de cette manière cette cité et ce comté seront exemptés de la perte et des dommages, auxquels ils seraient exposés, et l'on empêchera de plus de violer les conditions en vertu desquelles l'institution et les bâtiments susdits ont cessé d'être la propriété des dits juges de paix pour devenir subséquemment la propriété du Canada.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

En foi de quoi vos pétitionnaires ont fait apposer aux présentes le sceau des sessions générales de la cité et du comté, ce seizième jour de janvier, mil huit cent soixante-quinze.

A. CHIPMAN SMITH,
Maire.

H. W. FRITH,
Greffier de la paix.

OTTAWA, 14 février 1878.

MONSIEUR,—A la demande du gouvernement du Nouveau-Brunswick, nous avons l'honneur d'attirer votre attention sur les lois qui régissent actuellement les pénitenciers.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick est d'opinion que ces lois, en autant qu'elles pourvoient à ce que, sauf certaines exceptions temporaires, aucun prisonnier condamné à un terme d'emprisonnement moindre que deux ans, ne sera admis dans le pénitencier, sont contraires, dans leur application à notre province, aux obligations que le Canada a assumées d'après les termes de l'Union.

Cette question a été le sujet d'une représentation faite au gouvernement du Canada dans une lettre datée du 2 octobre 1871, et adressée à l'honorable Joseph Howe, alors secrétaire d'état pour les provinces, par MM. Hatheway, Stevenson et Wedderburn représentant le gouvernement du Nouveau-Brunswick.

Nous avons l'honneur de vous renvoyer à une copie de cette lettre à la page 138 des journaux de la Chambre d'Assemblée du Nouveau-Brunswick, pour l'année 1877.

A la dernière session de la législature, un comité a été nommé pour faire rapport sur les circonstances qui ont amené l'adoption, par la province, du pénitencier de Saint-Jean. Le rapport de ce comité se trouve aux pages 197 à 209 des mêmes journaux de la législature, auxquels nous avons l'honneur de vous renvoyer. L'exception faite jusqu'à cette époque en faveur de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, nous faisait espérer qu'elle serait le sujet d'une disposition permanente dans cet acte ; mais, comme les démarches que l'on fait pour construire à Dorchester un pénitencier pour les provinces maritimes semblant indiquer l'intention de discontinuer cette exception, nous aimerions à exprimer de nouveau les opinions du gouvernement du Nouveau-Brunswick sur ce sujet. Quelques doutes qui puissent exister sur la question de savoir si la législature provinciale doit en tout ou en partie pourvoir à la punition des personnes convaincues d'offenses contre les lois du Canada, et quels que soient les devoirs imposés aux autorités provinciales par le pouvoir de faire des lois concernant l'administration de la justice et l'établissement, l'entretien et l'administration des prisons publiques, ces devoirs sont certainement limités par l'obligation qui incombe au Canada relativement à l'administration et à l'entretien des pénitenciers.

On ne peut assigner aucune signification technique au mot "pénitenciers" tel qu'il se trouve à l'article 91 de l'acte d'Union, et il faut, donc, avoir recours aux lois et aux faits qui existaient dans les différentes provinces à l'époque de l'Union, afin de déterminer l'étendue des obligations assumées par le Canada.

Il peut bien se faire que dans quelques-unes des provinces avant l'Union, la loi qui réglait l'admission dans le pénitencier était semblable à celle qui existe actuellement au Canada. Et, si c'est le cas, ces provinces n'ont aucune raison de se plaindre si l'on donne effet à ce que l'on avait évidemment intention de faire dans leur cas. Mais, au Nouveau-Brunswick lors de l'Union, et tout le temps depuis l'établissement du pénitencier en 1842, ce dernier était de fait et de droit, une institution dans laquelle tous les prisonniers condamnés à l'emprisonnement avec travail forcé, devaient être gardés pour y subir leur peine.

Les statuts refondus du Nouveau-Brunswick, chap. 91, sec. 14, déclarent "que chaque fois que par une loi quelconque pouvoir est ou peut être donné d'emprisonner aucune personne dans une maison de correction ou prison avec travail forcé, ou dans

le pénitencier, tel emprisonnement peut avoir lieu dans le pénitencier avec travail forcé."

Cette disposition de la loi était bien connue, et lorsque le Canada assuma l'établissement, l'entretien et l'administration des pénitenciers, on le comprit dans le Nouveau-Brunswick dans le sens que comportaient ces termes dans cette province, et l'on supposait que la province serait à l'avenir exempte des dépenses ordinaires qu'entraîne le pénitencier.

Si l'on admet une seule fois que le Canada puisse méconnaître l'état de choses existantes lors de l'Union, comme déterminant le sens et la portée des termes de l'Union, tout devient une simple affaire de discrétion chez l'une des parties à l'Union Et l'obligation assumée par le Canada peut, en pratique, être transférée aux provinces en restreignant encore plus les conditions de l'entrée. Dans l'état actuel, l'effet de la présente loi serait de décharger le Canada du soin des prisonniers plus nombreux et les moins rémunératifs qui ont été jusqu'à ce jour détenus dans le pénitencier. Sur ce point, nous vous renvoyons au rapport de comité de l'Assemblée, qui se trouve aux pages 208 et 209 des journaux de l'Assemblée législative.

On peut facilement comprendre comment le même pouvoir qui a la charge de tous les criminels puisse, à sa convenance, ou dans un but de meilleure administration ou de discipline, faire une distinction entre les prisonniers à long terme et les prisonniers ordinaires, et puisse établir des pénitenciers séparés, ou des divisions distinctes pour chaque classe ; mais la nécessité de faire telle distinction ne justifie nullement l'autorité compétente, de se décharger de toute responsabilité vis-à-vis de l'une ou l'autre classe de criminels. Il n'est certainement pas nécessaire de montrer que d'après nous, le pouvoir qui a été donné au Canada de faire des lois au sujet de l'" administration " des pénitenciers, doit être exercé en ayant égard aux obligations expresses et implicites qu'il a contractées en assumant la charge des pénitenciers, et en se conformant à la signification propre du mot " pénitencier," tel qu'il s'entend dans les différentes provinces.

On laisserait encore ainsi une large part pour l'exercice du pouvoir d'administration. Nous désirons aussi faire remarquer que le pénitencier de Saint-Jean alors connu sous le nom de maison de correction de Saint-Jean a été reçu par la province comme un pénitencier provincial en l'année 1842, et que, dans les arrangements financiers, il a été reconnu par la province que toutes personnes convaincues de délits dans la cité et le comté de Saint-Jean pourraient être emprisonnées dans le pénitencier provincial. Le Canada ayant succédé à la province du Nouveau-Brunswick dans la propriété du pénitencier, les autorités municipales de Saint-Jean prétendent, d'une manière évidemment concluante, que les autorités fédérales doivent exécuter les arrangements faits entre la cité et le comté et la province ; et les observations que nous avons déjà faites sur le sujet général, s'appliquent aussi à ce cas spécial.

Nous vous renvoyons au rapport de comité de l'Assemblée qui établit les faits qui se rapportent à cette réclamation. Toute cette question a une haute importance pour la population, non-seulement de la cité et du comté de Saint-Jean, mais encore de la province toute entière.

En soumettant cette question à votre examen, nous prétendons :—

1. Qu'en vertu des terres de l'acte A. B. N., 1867, le Canada est par les mots " établissement, entretien et administration des pénitenciers " tenu de pourvoir à l'entretien et au soin de tous les prisonniers punissables en vertu des lois criminelles du Canada, soit qu'ils aient été condamnés pour deux années ou moins, et que le parlement fédéral ne peut par aucune législation se soustraire à cette obligation.

2. Que, dans le cas du pénitencier de Saint-Jean, le gouvernement fédéral est devenu propriétaire de cette institution, sauf le droit de la cité et du comté de Saint-Jean d'y faire détenir tous ses prisonniers ordinaires, tel que stipulé dans l'arrangement fait entre la province et la cité et le comté de Saint-Jean.

3. Que les autorités fédérales gardent le pénitencier de Saint-Jean pour les prisonniers ordinaires, comme à présent, ou que, sauf le droit qui existait lors de l'Union d'envoyer les délinquants ordinaires au pénitencier de Saint-Jean, toutes les per-

sonnes convaincues après accusation, soient détenues dans le pénitencier de Saint-Jean ou dans celui de Dorchester, comme le gouvernement fédéral le jugera à propos.

4. Que, dans tous les cas, on devrait faire telle disposition qui empêche de rejeter sur la province ou sur aucun de ses comtés un fardeau que l'Acte d'union n'avait pas en vue d'imposer.

Priant respectueusement le Conseil privé d'examiner favorablement cette question,

Nous avons l'honneur d'être,
Monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

R. YOUNG,
JNO. JAS FRASER,
J. H. CRAWFORD.

A l'honorable R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général, le 3 mars* 1879.

Le comité a examiné le rapport, en date du 29 décembre 1878, de l'honorable ministre de la justice, au sujet des lois qui existent concernant les pénitenciers en autant qu'elles ont rapport au Nouveau-Brunswick, et il soumet respectueusement qu'il partage les opinions exprimées dans ce rapport et conseille à Votre Excellence de l'approuver ; il recommande que les conclusions auxquelles est arrivé le ministre quant au mémoire des juges de paix, soient communiquées de sa part au maire de Saint-Jean, par le Secrétaire d'Etat, et qu'une copie de ce rapport soit aussi transmise par lui au ieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick pour être communiquée à son gouvernement.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, Conseil Privé.

A l'honorable
Secrétaire d'Etat, etc.

SECRÉTARIAT D'ETAT DU CANADA,
OTTAWA, 8 mars 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de votre gouvernement, une copie d'un arrêté de Son Excellence le gouverneur-général en Conseil, sur un rapport y mentionné, au sujet de l'emprisonnement des délinquants ordinaires dans le pénitencier de Saint-Jean.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

A Son Honneur
Le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick,
Frédéricton.

SECRÉTARIAT D'ETAT DU CANADA,
OTTAWA, 13 mars 1879.

MONSIEUR,—J'ai reçu ordre de vous informer que le mémoire des juges de paix de la cité et du comté de Saint-Jean, au sujet des criminels condamnés à un court emprisonnement dans le pénitencier de Saint-Jean, a été examiné par le gouvernement.

Je dois maintenant vous dire que Son Excellence le gouverneur-général a été avisé que (ainsi que mentionné dans le rapport du ministre de la Justice, pages 96 et 97, à l'endroit marqué au crayon).

Je dois de plus vous dire qu'on a intention, lorsque le pénitencier de Dorchester sera prêt à être occupé, d'annoncer par proclamation que le pénitencier de Saint-Jean ne sera plus un pénitencier.

Je dois ajouter que des communications complètes ont eu lieu avec Son Honneur le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick, sur ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat

A son honneur le maire
de Saint-Jean, N.-B.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
FRÉDÉRICTON, N. B., 13 mars 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche du 8 courant, transmettant pour l'information de mon gouvernement une copie d'un arrêté de Son Excellence le gouverneur-général en conseil et d'un rapport y mentionné, au sujet de l'emprisonnement des délinquants ordinaires dans le pénitencier de Saint-Jean.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
Ed. B. CHANDLER.

Au sous-secrétaire d'Etat,
Ottawa.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
FRÉDÉRICTON, N. B. 22 mars 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint une copie d'une minute de mon conseil exécutif, approuvée par moi le 17 courant, aussi qu'un mémoire du secrétaire provincial au sujet du pénitencier de Saint-Jean, et de l'emprisonnement des délinquants ordinaires dans ce pénitencier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

Ed. B. CHANDLER.
Lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick.

A l'honorable
Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

RAPPORT *du Conseil exécutif, approuvé par Son Honneur le lieutenant-gouverneur en conseil, le 17 mars* 1879.

Le comité du conseil a examiné le mémoire du secrétaire provincial en date du 17 mars courant, au sujet d'une dépêche du gouvernement fédéral, et du rapport de l'honorable ministre de la justice relativement au pénitencier de Saint-Jean, et à l'emprisonnement dans ce pénitencier des délinquants ordinaires, et il recommande d'adopter ce mémoire.

Le comité conseille de soumettre à l'honorable conseil privé une copie de cette minute et du mémoire.

Pour copie conforme,

L. A. H. STRATTON,
G. C. E.

Le secrétaire provincial soumet le mémoire suivant :—

J'ai examiné le rapport de l'honorable ministre de la Justice, approuvé par l'honorable conseil privé, au sujet du pénitencier de Saint-Jean, et des délinquants ordinaires.

Comme on le voit, le rapport est volumineux et porte la date du 29 décembre 1878 ; il n'a été reçu par ce gouvernement que le 13 mars courant.

Il est tout-à-fait impossible à présent d'examiner les raisons données par l'honorable ministre de la Justice pour faire adopter ce rapport. On me permettra de dire, avec beaucoup de déférence, cependant, qu'il m'est impossible d'admettre comme concluant le raisonnement du ministre de la Justice, ou le résultat auquel il est arrivé quant aux droits de cette province dans cette affaire. Je prétends qu'il est parfaitement clair que le ministre de la Justice a complètement négligé des sujets d'un caractère sérieux et important pour le sujet qui nous occupe, et dont un examen approfondi est absolument essentiel pour déterminer avec justice les réclamations de cette province.

Je parlerai brièvement d'un sujet d'une grande importance dans l'examen de toute cette question.

L'honorable ministre de la Justice dit :

" Il est vrai qu'on n'a assigné aucun sens technique au mot " pénitenciers " tel qu'il se lit dans la 91ème section ; on n'a non plus assigné aucun sens technique au mot " prisons," tel qu'il se lit dans la 92ème section.

Il est indubitable que le statut fait une différence entre pénitenciers et prisons.

Les mots en eux-mêmes n'ont pas de signification distincte définie.

Il doit donc y avoir quelque part une autorité qui puisse déclarer quelle est la différence entre les deux, vu que l'acte A. B. N. ne le déclare pas lui-même.

L'on ne doit pas chercher la différence dans la structure des édifices eux-mêmes. Il faut, je crois, la trouver dans les pouvoirs que possèdent, pour ainsi dire les pénitenciers et les prisons, respectivement, de retenir dans leurs murs ceux qui y sont envoyés pour y être détenus.

Si c'est le cas, il doit s'ensuivre que le corps législatif qui possède le pouvoir de fixer les sentences qui peuvent frapper les personnes convaincues de crime, non-seulement quant à la durée, mais aussi quant au lieu de la détention, a, en pratique, le pouvoir de déclarer quelle différence doit exister entre un pénitencier et une prison.

Je suis d'opinion que le parlement du Canada a ce pouvoir en vertu de la 91ème section de l'acte A. B. N., et que le pouvoir de légiférer sur les matières criminelles, y compris la procédure en matières criminelles, joint au pouvoir général de faire des lois concernant la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, donne au Parlement fédéral le droit de déclarer quel doit être le minimum de la sentence d'une personne détenue au pénitencier établi, entretenu et administré par le Canada."

Je pourrais faire plusieurs observations sur cet argument de l'honorable ministre de la Justice, mais pour le moment je me bornerai à quelques considérations seulement. Je crois, d'après le raisonnement de l'honorable ministre de la Justice qu'on ne peut certainement pas nier que la législature du Nouveau-Brunswick, avant la Confédéra-

tion, avait le pouvoir de faire la distinction entre les mots " pénitencier " et " prison." S'il est vrai, comme l'admet l'honorable ministre de la Justice, que le corps législatif qui a l'autorité de fixer les sentences qui pourront avoir été prononcées contre les personnes convaincues de crimes, a réellement le pouvoir de faire cette distinction, il doit s'en suivre qu'avant la confédération la législature du Nouveau Brunswick, avait ce droit de même que celui de légiférer sur les matières criminelles, y compris la procédure en matière criminelle. Il n'est pas nié qu'avant la confédération, la législature du Nouveau-Brunswick exerçât ce pouvoir; que dans l'exercice de ce pouvoir, la législature ait déclaré que la maison de correction (comme on l'appelait alors) serait et deviendrait, après une certaine époque déterminée, un " pénitencier " provincial pour le Nouveau-Brunswick dans le sens entier qu'implique techniquement ou autrement, le mot " pénitencier," lorsqu'on le distingue du mot " prison " ; que non-seulement la législature du Nouveau-Brunswick a exercé ce pouvoir sans conteste et sans interruption, mais encore qu'il a été reconnu par des statuts successifs et que les cours de judicature criminelle de la province les ont acceptés et ont agi en conséquence—en un mot, tous les pouvoirs que l'on prétend appartenir maintenant au parlement du Canada sur ce sujet, ont appartenu, jusqu'à l'époque de la confédération, à la législature du Nouveau-Brunswick qui les exerçait. Lorsqu'on est tombé d'accord sur les termes de la confédération, dans les conférences de Québec et de Londres, et lorsque l'acte de l'Amérique-Britannique du Nord a été passé dans le parlement impérial et qu'il a été accepté par la province du Nouveau-Brunswick, il y avait dans cette province, et il y avait eu depuis plusieurs années " un pénitencier provincial établi et proclamé " dans lequel, en vertu des lois alors en vigueur, les prisonniers condamnés à une courte peine avaient été et étaient détenus. Par l'Acte de l'Amérique-Britannique du Nord, le Canada a assumé l' " établissement " des pénitenciers où il n'y en avait pas eu d'établi auparavant, ainsi " que l'entretien et l'administration des pénitenciers " déjà établis.

Le pénitencier de Saint-Jean, je l'ai dit, était une institution " établie," et avait été " proclamée " être un pénitencier, auquel étaient attachées certaines responsabilités et certaines obligations, et les statuts du Nouveau-Brunswick, qui étaient, je le suppose, bien connus des promoteurs de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, avaient aussi déclaré que ce qu'on appelle aujourd'hui des prisonniers ordinaires y seraient détenus. Alors qu'a donc " assumé " le Canada ?

Il a assumé le pénitencier comme il était alors établi et proclamé " pénitencier," ainsi que ses dépendances, responsabilités et obligations, et de plus son " entretien et son administration " tels qu'ils existaient alors, sauf les droits reconnus de la province ; le Canada a reconnu toute l'étendue et l'effet de cette prise de possession et a agi d'après les lois et le système alors établi et en vigueur dans la province, sans commentaires ou expression de dissentiment, jusqu'à l'époque où l'inspecteur des prisons dans son rapport de 1869 (je crois) a attiré l'attention sur la différence qui existait entre les lois du Nouveau-Brunswick et celles des autres provinces sur ce sujet, et à l'inconvenance qu'il y avait, dans son opinion, d'enfermer les prisonniers ordinaires dans la même prison que ceux à long terme.

Peut-on raisonnablement prétendre en droit ou en équité que le Canada, en l'absence de toute déclaration à cet effet, a assumé moins " d'entretien," que le Nouveau-Brunswick n'avait à soutenir ? Aucune des parties représentées à Québec et à Londres, a-t-elle pu, un seul instant, supposer ou considérer cela ; et si l'on avait fait aucune proposition semblable, est-il raisonnable de supposer que les représentants du Nouveau-Brunswick y auraient consenti sous quelque compensation équivalant aux fortes dépenses qu'on aurait ainsi essayé de rejeter sur la province ?

Les termes de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord sont amples, illimités et sans restrictions, quant au transfert de la propriété et des revenus du pénitencier, au Canada, et sont-ils moins clairs lorsqu'ils permettent à ce dernier, d'assumer la responsabilité et les obligations qui s'y rattachent ? Le gouvernement fédéral peut-il maintenant décider de restreindre et de limiter la lettre et l'opération de l'acte quant à " l'entretien" du pénitencier, en causant une perte d'argent considérable au Nouveau-Brunswick, au moyen d'une loi que n'a pas laissé prévoir l'acte de l'Amé-

rique-Britannique du Nord, qu'on n'a pas eu en vue lorsqu'on a discuté les principes, les dispositions et les intentions de l'acte, ou qu'on n'a nullément examinée lorsqu'il s'est agi de régler les conditions financières de l'Union, et enfin qui est en antagonisme directe avec les lois qui établissent depuis longtemps les droits de la province! Je soumets humblement que le Canada a assumé " l'entretien et l'administration" du pénitencier provincial du Nouveau-Brunswick, aujourd'hui appelé dans les lois du parlement fédéral le " pénitencier de Saint-Jean," tel qu'il était établi et entretenu et tel qu'il existait jusqu'à et à l'époque de la confédération, avec toutes ses obligations et ses responsabilités, ainsi que tous les droits dont il jouissait ; et qu'en limitant la responsabilité en refusant d'entretenir les prisonniers ordinaires comme le propose le parlement fédéral, on agit de mauvaise foi envers la population du Nouveau-Brunswick et contrairement à l'intention et à l'interprétation raisonnable de l'acte de l'Amérique-Britannique du Nord.

Je ne puis non plus, un seul instant, trouver aucune force dans l'argument de l'honorable ministre de la justice, que la reconnaissance et la conversation des droits de cette province doivent aucunement dépendre de la nature des lois qui existaient sur le même sujet dans les autres provinces avant la Confédération.

Les pénitenciers et les prisons tel qu'ils existaient à l'époque de l'union dans les autres provinces, ont été acceptés par le Canada qui en a assumé aussi l'administration et l'entretien ; et le pénitencier de Saint-Jean, ainsi que son administration et son entretien ont été assumés de la même manière.

Si le raisonnement de l'honorable ministre de la justice est soutenable, nous n'avons qu'à voir, avec étonnement, jusqu'où on peut le pousser. Si le Canada n'a pas assumé l'entretien du pénitencier du Nouveau-Brunswick tel qu'il était, avec et sujet aux obligations qu'il avait contractées, et s'il ne reconnait pas les lois qui existaient au sujet de l'admission des prisonniers dans ce pénitencier, il doit s'en suivre que le parlement du Canada peut n'importe quand et de temps à autre, se décharger de nouvelles obligations en stipulant que les prisonniers condamnés à moins de trois ou cinq ans ne seront pas envoyés au pénitencier de Dorchester; et même il peut aller jusqu'à déclarer que seulement les personnes convaincues des plus grands crimes ou condamnées à un long terme de détention ou pour la vie, y seront admises. Le parlement du Canada a le droit exclusif de déclarer ce que sera un " crime," et de constituer, pour ainsi dire, les " offences passibles des tribunaux "; et il a de plus, comme le prétend l'honorable ministre de la justice, le droit de fixer les sentences qni pourront être prononcées contre les personnes convaincues de crime, non-seulement quant à la durée, mais aussi quant au lieu de détention ; donc, le résultat pratique et inévitable de telle concession au parlement du Canada, si elle n'est pas restreinte par les lois, les obligations et les responsabilités qui affectaient et dépendaient des pénitenciers à la date de la Confédération, est d'admettre l'autorité absolue du parlement fédéral, de libérer, au moyen de lois annuelles, le Canada presque complètement de la responsabilité d'entretenir en prison les personnes convaincues de crime, et déclarées criminelles par le parlement, et de fixer telles sentences quant à la durée et au lieu de détention que le parlement fédéral jugera à propos, et d'imposer ainsi un fardeau et une taxe des plus vexatoires et des plus imprévus sur la population de cette province. Mais je ne prétends pas épuiser maintenant ce sujet de discussion ; et je ne puis, dans les circonstances actuelles, examiner les autres parties du rapport de l'honorable ministre de la justice.

Je soumets que le gouvernement de cette province s'il partage mon opinion que le rapport de l'honorable ministre de la justice peut donner lieu à de bien sérieuses objections, peut très-raisonnablement réclamer le privilége de discuter avec le gouvernement fédéral ou l'honorable ministre de la justice, les conclusions auxquelles ce dernier est arrivé sur ce sujet et les prémisses dont il a tiré ses conclusions. En attendant, je recommande que ce gouvernement proteste respectueusement mais avec fermeté contre la décision de l'honorable conseil privé.

D'ici a une nouvelle discussion, cependant, il est bien clair que les lois du Canada qui affectent le pénitencier de Saint-Jean relativement aux prisonniers ordinaires, deviendront en vigueur dans un temps bien rapproché.

Si le gouvernement du Canada refuse d'admettre la prétention de ce gouvernement comme raisonnable et équitable, et si l'on doit considérer comme irrévocablement adopté le principe de la législation fédérale actuelle pour le règlement de cette question, il sera tout à fait impossible à ce gouvernement, après un si court avis et dans la position inattendue dans laquelle il se trouve placé, d'examiner et de faire adopter ici une loi pour faire face aux fortes dépenses imprévues qu'il faudra payer le premier mai prochain, lorsqu'on cessera de recevoir les prisonniers ordinaires dans le pénitencier de Saint-Jean.

La 15me section de l'acte des pénitenciers de 1875 (38 Vict., chap. 44,) telle qu'amendée par la 20me section de la 40me Vict., chap. 38 (1877,) autorise le gouverneur en conseil en aucun temps de déclarer par proclamation, que toute étendue de terrain constituée comme pénitencier cessera d'être un pénitencier, et cette étendue de terrain cessera en conséquence d'être un pénitencier.

Il paraît d'après le rapport de l'honorable ministre de la justice que suivant des informations reçues du ministère des travaux publics, il est porté à croire que le pénitencier de Dorchester sera prêt à être occupé vers le premier mai prochain, sinon auparavant; et il dit:

"Il me semble qu'en vertu des pouvoirs conférés par cet acte, le pénitencier de Saint-Jean, quand la construction du pénitencier de Dorchester sera terminée, devrait être proclamé n'être plus un pénitencier, et que l'on devrait entrer en négociations avec le gouvernement du Nouveau-Bruuswick pour le transfert de cette institution suivant telles conditions que l'on pourra adopter, afin qu'à l'avenir la province puisse prendre des mesures concernant la cité et le comté de Saint-Jean."

On doit remarquer que le temps assigné aux négociations entre les gouvernements pour le transfert du pénitencier à des conditions qui devront être convenues entre eux, est beaucoup trop court, et que tel transfert, si on est d'accord, doit être effectué au moyen d'une loi, qui ne peut être examinée ou proposée avant que les conditions en soient réglées et convenues. Il est également clair, que les négociations avec la cité et le comté de Saint-Jean se trouvent exactement dans le même état, et qu'elles ne sont pas les seules difficultés qui puissent s'élever comme conséquence naturelle de la décision de l'honorable conseil privé. Pendant qu'il est entendu que la cité et le comté de Saint-Jean réclament les intérêts distincts et définis, et des droits acquis dans le pénitencier de Saint-Jean, (comme on l'appelle aujourd'hui) droits qui, disent-ils, n'ont pas été détruits ou affectés par l'acte de l'A. B N., cette institution, longtemps avant et à l'époque de la Confédération, était, avait été jusqu'alors, et est encore aujourd'hui un pénitencier provincial dans lequel on emprisonnait les personnes convaincues de crime dans aucun des comtés de la province. Il sera donc nécessaire d'attirer sur ce sujet l'attention des conseils de cité, de ville, et de comté de toute la province, et d'entrer en négociations avec chacun d'eux,—besogne qui sera ennuyeuse, fatiguante, et difficile—afin de régler tous ces intérêts opposés, et de faire des dispositions sous le nouvel ordre de chose projeté pour le châtiment par détention en quelque part et à certaines conditions, des prisonniers ordinaires des différents comtés.

Je soumets donc, que dans ces circonstances, et en vue du délai considérable qu'on a pris pour répondre à la demande de ce gouvernement sur cette matière, et en considération des grands et importants intérêts en jeu, et des difficultés qui devront nécesairement surgir en essayant d'adapter la législation pénitentiaire du parlement fédéral aux exigences et à la position des divers comtés de cette province on puisse convenablement demander à l'honorable conseil privé; et je recommande qu'on demande au conseil privé de différer jusqu'au 1er mai 1880, la proclamation dont il est question.

Ce retard—qui n'est pas excessif dans ces circonstances—donnera au gouvernement du Nouveau-Brunswick l'occasion de faire au gouvernement du Canada sur la question principale, telles nouvelles représentations que ce dernier pourra consentir à recevoir, et lui permettra aussi d'examiner et de pourvoir aux negociations nécessaires et à la législation que pourra exiger la nature de l'affaire.

WM. WEDDERBURN.

FREDERICTON, 17 mars 1879.

SECRÉTARIAT D'ETAT DU CANADA,
OTTAWA, 27 mars 1879.

MONSIEUR,—J'ai reçu ordre d'accuser réception de votre lettre du 22 courant, accompagnant une copie d'une minute de votre conseil exécutif, et de son contenu, au sujet du pénitencier de Saint-Jean, et de la détention des prisonniers ordinaires dans ce pénitencier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

A Son Honneur
le lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick,
Frédéricton.

RAPPORT, ETC., SUR LES PRISONNIERS ORDINAIRES DÉTENUS AU PENITENCIER DE SAINT-JEAN, NOUVEAU-BRUNSWICK.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,
OTTAWA, 29 décembre 1878.

Il y a quelque temps, MM. R. Young, Frs. James Fraser et J. H. Crawford, sur la demande du gouvernement du Nouveau-Brunswick, adressèrent au secrétaire d'Etat une communication sur le sujet ci-dessus.

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick a attiré l'attention du gouvernement fédéral sur cette matière, et en a demandé une réponse.

Au mois de janvier mil huit cent soixante-quinze, des juges de paix de la cité et du comté de Saint-Sean, N.-B., ont présenté à Son Excel ence le gouverneur-général un mémoire sur le même sujet.

L'on n'a encore adopté aucune mesure définitive relativement à cette question, et comme le temps approche où le nouveau pénitencier de Dorchester sera achevé, il est nécessaire que l'on en arrive le plus tôt possible à une conclusion quant à la conduite que devra tenir ce gouvernement.

La législation actuelle du Parlement du Canada relativement à la détention des personnes condamnées pour crime dans les prisons communes et les pénitenciers, respectivement, se lit comme suit:

1869—32 *et* 33 *Vic., chap.* 2 ', *sec.* 93.

" Si la sentence de l'emprisonnement est pour une période de moins de deux ans, l'emprisonnement, si nulle autre place n'est formellement désignée, aura lieu dans la prison commune du district, comté ou lieu où la sentence est prononcée, ou, s'il n'y a pas de prison commune, alors dans la prison commune la plus voisine de telle localité, ou dans quelque prison ou lieu de détention établi par la loi, autre que le pénitencier, dans lequel la sentence d'emprisonnement puisse légalement être mise à effet."

32 *et* 33 *Vic., chap.* 29, sec. 96.

" Chaque pénitencier en Canada sera maintenu comme prison pour punir et réformer les personnes, hommes et femmes, légalement convaincues de quelque crime devant les cours ayant juridiction criminelle dans la province dont il est le pénitencier, et condamnées à l'incarcération pour la vie ou pour une période de pas moins de deux ans ; et chaque fois qu'un délinquant est passible de l'emprisonnement, tel emprisonnement, s'il est pour la vie, ou pour deux ans, ou pour un plus long terme, aura lieu dans le pénitencier ; mais cela n'empêchera pas de recevoir ou emprisonner dans le pénitencier tout prisonnier condamné pour une période de temps quelconque par une cour martiale de l'armée, de la marine, ou de la milice, ou par aucune autorité militaire ou navale, en vertu de l'acte pour réprimer la mutinerie, ou tout prisonnier

condamné, dans le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse, à l'emprisonnement aux travaux forcés pour moins de deux ans."

1869—32 *et* 33 *Vic.*, *chap.* 36, *sec.* 5.

"Nonobstant toute disposition énoncée dans aucun des actes énumérés dans la cédule A, * prescrivant que tout terme d'emprisonnement d'une durée moindre que deux ans sera subi dans quelque prison ou lieu de détention autre que le pénitencier, tout délinquant condamné en vertu de quelqu'un de ces actes avant le jour ci-haut en dernier lieu mentionné, au Nouveau-Bruns-wick ou à la Nouvelle-Ecosse, à subir l'emprisonnement pour un terme d'une durée moindre que deux ans, pourra, à la discrétion de la cour prononçant la sentence, être condamné à subir cet emprisonnement dans le pénitencier de la province où la sentence est prononcée, au lieu d'être condamné à le subir dans toute autre prison ou lieu de detention, et toute disposition à l'effet ci-haut mentionné sera subordonnée à la présente section.

1870—33 *Vict.*, *chap.* 30, *sec.* 5

"Nonobstant toute chose contraire dans l'acte passé par le parlement du Canada pendant la session tenue en les trente-deuxième et trente-troisième années du règne de Sa Majesté, chapitre 29, intitulé : "Acte concernant la procédure dans les causes criminelles ainsi que certaines autres matières relatives à la loi," ou dans tout autre acte du parlement du Canada, nulle personne condamnée, dans le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse, à l'emprisonnement avec travail forcé pour moins d'un an, ne sera reçue ou emprisonnée au pénitencier à compter du premier jour de mai mil huit cent soixante et treize, et à compter du premier jour de mai mil huit cent soixante et quatorze, nulle personne condamnée, dans l'une ou l'autre des dites provinces, à l'emprisonnement avec travail forcé pour moins de deux ans, ne sera reçue ou emprisonnée au pénitencier."

1873—36 *Vict.*, *chap.* 52.

"Nonobstant toute disposition contraire de l'acte passé dans la trente-troisième année du règne de Sa Majesté, intitulé : "Acte pour amender l'acte des pénitenciers de 1868," le terme au-delà duquel nulle personne condamnée, dans le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse, à l'emprisonnement avec travail forcé pour moins d'un an, ne sera reçue ou emprisonnée au pénitencier, est prolongé jusqu'au premier jour de mai, en l'an de Notre-Seigneur mil huit cent soixante et quinze ; et le terme au-delà duquel nulle personne condamnée dans l'une ou l'autre des dites provinces à l'emprisonnement avec travail forcé pour moins de deux ans, ne sera reçue ou emprisonnée au dit pénitencier est prolongé jusqu'au premier jour de moi, en l'an de Notre-Seigneur mil huit cent soixante et seize."

1875—38 *Vict.*, *chap.* 44, *sec.* 68.

"Nonobstant toute chose contraire dans l'acte passé par le parlement du Canada pendant la session tenue en les trente-deuxième et trente-troisième années du règne de Sa Majesté, chapitre vingt-neuf, intitulé "Acte concernant la procédure dans les causes criminelles, ainsi que certaines antres matières relatives à la loi criminelle," ou dans tout autre acte du parlement du Canada, aucune personne condamnée dans le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse, à l'emprisonnement avec travail forcé pour moins d'un an, ne sera reçue ou emprisonnée au pénitencier à compter du premier jour de mai mil huit cent soixante et dix-huit ; et, à compter du premier jour de mai mil huit cent soixante et dix-huit, nulle personne condamnée, dans l'une ou l'autre des dites provinces, à l'emprisonnement avec travail forcé pour moins de deux ans, ne sera reçue ou emprisonnée au pénitencier."

1878—41 *Vic.*, *chap.* 20.

"La soixante-huitième section de l'acte du parlement du Canada, passé en la trente-huitième année du règne de Sa Majesté, chapitre quarante-quatre, intitulé, "Acte concernant les pénitenciers et leur inspection, et pour d'autres fins," est par le présent amendée en retranchant les mots "soixante et dix-huit," dans les douzième et

* La cédule A comprend l'acte, chapitre 29, dont il est ci-dessus question.

treizième lignes, et en y substituant les mots " soixante et dix-neuf," et en ajoutant les mots suivants à la dite section : Le gouverneur en conseil pourra de temps à autre limiter le nombre des personnes condamnées, dans le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse, à l'emprisonnement avec travail forcé pour moins d'un an, qui seront reçues ou emprisonnées aux pénitenciers respectifs de ces provinces, tout en tenant compte en fixant cette limite, du nombre de personnes emprisonnées dont le terme d'emprisonnement n'est pas moins de deux ans, et de l'espace offert par les édifices des pénitenciers pour le logement des prisonniers."

Par leur communication, MM. Young, Fraser et Crawford, se plaignent de la législation actuelle concernant les pénitenciers, en tant qu'elle a trait au Nouveau-Brunswick, et les plaintes de ces messieurs sont basées en effet sur les trois motifs suivants :—

a. Qu'en vertu des termes de l'acte A. B. N., 1867, le Canada est par les mots " Etablissement, entretien et administration des pénitenciers," (qui se lisent au 28ème paragraphe de la 91ème section,) tenu d'entretenir et d'avoir soin de tous les prisonniers punissables en vertu des lois criminelles du Canada, soit qu'ils soient condamnés à deux années ou moins, et que le parlement fédéral ne peut au moyen d'aucune législation se soustraire à cette obligation.

b. Que quelle que puisse être la responsabilité du Canada sous ce rapport vis-à-vis des autres provinces, les mots du 28ème paragraphe ci-dessus cité, rejettent sur le Canada, en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick, la charge d'entretenir et de nourrir dans le pénitencier tous les prisonniers condamnés dans cette province à l'emprisonnement avec travail forcé, quelle que puisse être la durée de leur emprisonnement, parce que (est-il allégué) lors de l'établissement de la Confédération le pénitencier tel qu'il existait alors dans cette province était en fait et en loi une institution où tous tels prisonniers pouvaient être incarcérés.

c. Qu'en supposant que les deux allégations précédentes ne seraient pas fondées le Canada est dans tous les cas obligé de pourvoir à l'entretien dans le pénitencier de Saint-Jean, N.-B., de tous les prisonniers condamnés dans la cité et le comté de Saint-Jean, à un emprisonnement de courte durée, parce que (dit-on) l'on a fait à ce sujet avant la confédération un arrangement avec les autorités municipales du comté et de la cité de Saint-Jean, et parce que lors de la confédération le Canada s'est chargé de l'exécution des engagements de la province.

Le mémoire adressé par les juges de la cité et du comté de Saint-Jean se plaint, aussi, de la législation actuelle concernant les pénitenciers en autant qu'elle peut affecter la cité et le comté de Saint-Jean, N.-B. La seule raison sur laquelle ils s'appuient, cependant, est la troisième dont il est parlé ci-dessus, et qui est contenue dans le mémoire de MM. Young, Fraser et Crawford.

Il est bon de discuter ces trois arguments séparément :—

1*er.* Qu'en vertu des termes de l'acte A. B. N., 1867, le Canada est par les mots " établissement, entretien et administration des pénitenciers " tenu de pourvoir à l'entretien et au soin de tous les prisonniers punissables en vertu des lois criminelles du Canada, soit qu'ils soient condamnés pour deux années ou moins, et que le parlement fédéral ne peut par aucune législation se soustraire à cette obligation.

C'est là entièrement une question de droit dépendant de l'interprétation même de l'acte A. B. N., et des pouvoirs conférés par cet acte au parlement du Canada. Cette question est d'une importance majeure.

Le mémoire ci-dessus mentionné dit que :—

" Quels que soient les doutes qui puissent exister sur la question de savoir si la législature provinciale doit en tout ou en partie pourvoir à la punition des personnes convaincues d'offenses contre les lois du Canada, et quels que soient les devoirs imposés aux autorités provinciales par le pouvoir de faire des lois concernant l'administration de la justice et l'établissement, l'entretien et l'administration des prisons publiques, ces devoirs sont certainement limités par l'obligation qui incombe au Canada relativement à l'administration et à l'entretien des pénitenciers," et le mémoire allègue que l'on ne peut assigner un sens technique au mot " pénitenciers " tel qu'il se lit dans la section 91 de l'acte A. B. N.

Afin de bien comprendre la question constitutionnelle que l'on soulève à propos de la législation du parlement du Canada concernant les pénitenciers, il nous faut examiner les dispositions de l'acte A. B. N. 1867.

La 91*ème* section ne donne pas tout simplement au Canada le pouvoir de faire des lois sur les catégories de sujets spécialement énumérés, mais elle donne à ce parlement un pouvoir général de faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières qui ne tombent pas dans les catégories de sujets spécialement assignés par l'acte aux législatures des provinces ; et l'énumération des catégories de sujets faites par cette section et déclarées dépendre de l'autorité législative du parlement du Canada, n'a été faite que pour éloigner les doutes, mais non pas dans le but de restreindre la généralité des termes de la section.

Parmi les catégories de sujets énumérés dans la section sont les suivantes :—

" 27. La loi criminelle, sauf la constitution des tribunaux de juridiction criminelle, mais y compris la procédure en matière criminelle."

" 28. L'établissement, le maintien et l'administration des pénitenciers."

Par la section 92, la législature de chaque province a le pouvoir exclusif de faire des lois ; non pas, comme dans le cas du Canada, généralement pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement des provinces, mais seulement quant à certaines catégories de sujets spécifiés. Parmi ces catégories sont les suivantes :

" 6. L'établissement, l'entretien et l'administration des prisons publiques et des maisons de réforme dans la province."

" 14. L'administration de la justice dans la province, y compris la création, le maintien et l'organisation de tribunaux de justice pour la province ayant juridiction civile et criminelle, y compris la procédure en matières civiles dans ces cours."

Il est vrai qu'on n'a assigné aucun sens technique au mot " pénitenciers " tel qu'il se lit dans la 61ème section ; on n'a non plus assigné aucun sens technique au mot " prisons," tel qu'il se lit dans la 62ème section.

Il est indubitable que le statut fait une différence entre pénitenciers et prisons.

Les mots en eux-mêmes n'ont pas de signification distincte définie.

Il doit donc y avoir quelque part une autorité qui puisse déclarer quelle est la différence entre les deux, vu que l'acte A. B. N. ne le déclare pas lui-même.

L'on ne doit pas chercher la différence dans la structure des édifices eux-mêmes. Il faut, je crois, la trouver dans les pouvoirs que possèdent pour ainsi dire les pénitenciers et les prisons, respectivement, de retenir dans leurs murs ceux qui y sont envoyés pour y être emprisonnés.

Si c'est le cas, il doit s'ensuivre que le corps législatif qui possède le pouvoir de fixer les sentences qui peuvent frapper les personnes convaincues de crime, non seulement quant à leur durée, mais aussi quant au lieu de la détention, a, en pratique, le pouvoir de déclarer quelle différence doit exister entre un pénitencier et une prison.

Je suis d'opinion que le parlement du Canada a ce pouvoir en vertu de la 91ème section de l'acte A. B. N., et que le pouvoir de légiférer sur les matières criminelles, y compris la procédure en matières criminelles, joint au pouvoir général de faire des lois concernant la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, donne au parlement fédéral le droit de déclarer quel doit être le minimum de la sentence d'une personne détenue au pénitencier établi, entretenu et administré par le Canada. Le pouvoir de la législature provinciale est limité à l'établissement, l'entretien et l'administration des prisons publiques et des maisons de réforme dans les provinces, et ne s'étend pas au droit de définir quelle classe des personnes accusées ou convaincues d'offenses contre la loi doit être incarcérée dans ces prisons.

Le devoir des autorités provinciales est de pourvoir à l'administration de la justice dans les provinces et à y établir des prisons, laissant au parlement du Canada d'établir quelle procédure devrait être adoptée pour le procès des criminels, et de déclarer en quel endroit les condamnés subiront leur châtiment après leur procès.

Deuxièmement—b. Que quelle que puisse être la responsabilité du Canada sous ce rapport vis-à-vis des autres provinces, les termes du 28ème paragraphe, qui vient d'être cité, rejettent sur le Canada, en ce qui regarde le Nouveau-Brunswick, le soin d'entretien, dans le pénitencier, de tous les prisonniers condamnés dans cette province

à l'emprisonnement avec travail forcé, quel que puisse être le terme de l'emprisonnement, parce que (dit-on), à l'époque de l'établissement de la Confédération, le pénitencier, tel qu'il existait alors dans cette province était en fait et en loi une institution où tous tels prisonniers pouvaient être incarcérés. A l'appui de cette prétention le mémoire renvoie aux statuts révisés du Nouveau-Brunswick, chap. 91, sec. 14, qui déclarent que chaque fois que par une loi quelconque pouvoir est ou peut être donné d'emprisonner aucune personne dans une maison de correction ou prison avec travail forcé, ou dans le pénitencier, tel emprisonnement peut avoir lieu dans le pénitencier avec travail forcé; et l'on prétend en effet que quant au Nouveau-Brunswick, le mot pénitencier dans l'acte A. B. N. doit être compris dans le sens dans lequel ce mot était entendu dans cette province à cette époque; et que cette interprétation était que le pénitencier était un lieu où toutes les personnes condamnées aux travaux forcés pouvaient être envoyées.

Si cet argument est juste, il suit que l'acte A. B. N. doit être compris comme limitant les pouvoirs du parlement du Canada de faire des lois concernant les pénitenciers, dans aucune province en particulier, en ce qui concerne le droit de définir quelles classes de personnes devront y être emprisonnées, à la loi qui existait dans cette province au sujet de ses pénitenciers à l'époque de la confédération.

Il n'est pas nécessaire dans ce cas particulier d'examiner jusqu'à quel point cet argument pourrait être tenu pour bon, si les lois concernant les pénitenciers dans chaque province à l'époque de la confédération eussent été identiques, puisque dans le cas actuel les lois des différentes provinces qui se sont formées en Confédération canadienne n'étaient pas identiques (dans l'ancienne province du Canada un pénitencier était un lieu de détention pour les personnes dont les sentences n'étaient pas pour moins de deux années).

Donc la conséquence de l'argument que je viens de citer serait que le mot "pénitenciers" aurait, pour la province du Nouveau-Brunswick, une signification qu'il n'aurait plus dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Je ne suis pas prêt à admettre une semblable interprétation du statut.

Il peut bien se faire qu'en vertu de la 129ème section de l'acte A. B. N., 1867, les lois concernant les pénitenciers, qui étaient en force dans le Nouveau-Bruswick lors de l'union aient continué d'être en vigueur après l'union; mais la section déclare expressément que ces lois (excepté celles qui auraient pu exister en vertu d'actes passés par le parlement impérial) sont sujettes à être abrogées, abolies ou modifiées par le parlement du Canada, ou par la législature de la province, suivant l'autorité du parlement ou de la législature sur cette matière, en vertu de l'acte A. B. N., 1867.

Pour les raisons que j'ai mentionnées, lorsque j'ai discuté la première prétention des pétitionnaires, savoir: que le pouvoir d'abroger, d'abolir ou de modifier les lois en vigueur dans le Nouveau-Brunswick, concernant les pénitenciers qui y existaient à l'époque de la Confédération, appartient au parlement du Canada, et que par conséquent la loi faite par le parlement du Canada au sujet du pénitencier du Nouveau-Brunswick n'est pas *ultra vires*.

Troisièmement—c. Que, dans le cas où les deux arguments précédents ne seraient pas jugés suffisants, le Canada est dans tous les cas tenu de pourvoir à l'entretien dans le pénitencier de Saint-Jean, N.-B., de tous les détenus condamnés dans la cité et le comté de Saint-Jean, N.-B., à l'emprisonnement ordinaire, parce que (dit-on) un arrangement a été fait à ce sujet avec les autorités municipales de la cité et du comté de Saint-Jean, avant la conféderation; et parce qu'à cette dernière époque le Canada s'est chargé des engagements de la province

Comme cet argument ne repose pas seulement sur la loi, mais sur des faits, il est nécessaire de rappeler l'histoire du pénitencier de Saint-Jean.

Elle paraît être comme suit:

En 1836, (6 Guil. IV., chap. 30,) la législature de la province du Nouveau-Brunswick passa une loi qui donnait pouvoir aux juges de paix de la cité et du comté de Saint-Jean de construire une maison de correction dont le coût ne devait pas excéder la somme de £4,000. L'année suivante (7 Guil. IV., chap. 19), cette somme fut élevée à £10,000, et les juges de paix furent autorisés à emprunter une somme

n'excédant pas £8,000. L'année suivante (1 Vic, chap. 15), les juges de paix furent autorisés à établir la maison de correction.

L'édifice avait été apparemment terminé vers cette époque.

L'année suivante, (2 Vic., chap. 30,) une loi fixa les règlements et l'administration de la maison de correction.

Deux ans plus tard, (4 Vic., chap. 36,) la législature passa une loi accordant aux juges de paix une somme de £1,000 pour payer une partie de la maison de correction.

Puis vint la 4ème Vic., chap. 44, qui demande un examen plus étendu.

L'acte mentionne la construction de l'édifice et son établissement comme maison de correction ; il déclare que l'établissement de cette maison a été trouvé très avantageux à la cité et au comté de Saint-Jean, et qu'il a été jugé à propos d'étendre ses avantages au pays en général ; il décrète qu'on devra faire vérifier un état complet des frais et de toutes les dépenses incidentes occasionnées par la construction de la dite maison de correction ; que lorsque cet état aura été fait, il devra être transmis au lieutenant-gouverneur de la province, qui l'examinera ainsi que tous les comptes ayant rapport à la maison de correction.

Que du moment qu'il aura été constaté que les comptes sont exacts, il devra en être donné avis au maire de la cité de Saint-Jean, et que les juges de paix devront alors, en assemblée, déclarer et ordonner que les maisons de correction et le terrain, etc., qu'ils possèdent, seront cédés à Sa Majesté, et que la dite maison deviendra alors la propriété de Sa Majesté sans aucun autre acte de cession.

L'acte décrète de plus que le montant qui pourra être dû pour le coût de la construction de la maison de correction, et d'achat du terrain, et pour lequel on aurait pu émettre des débentures du comté, sera payé par le trésorier, avec l'intérêt accru ou à accroître, à même les fonds du trésor au moyen d'un mandat du lieutenant-gouverneur ; pourvu qu'aucune somme de plus de £4,000 ne soit tirée du trésor, ni qu'aucune somme de plus de £500 ne le soit par année.

Puis suivent des dispositions relativement à la nomination de commissaires chargés de l'administration de la maison de correction.

Puis viennent les sections 14 et 15, qui se lisent comme suit :—

" XIV. Et il est de plus décrété que le maire, le recorder et les échevins de la dite cité, ou aucun d'eux, et les juges de paix de Sa Majesté pour les dites cités et comtés, durant leur temps d'office, ou aucun d'eux, pourront et auront le droit d'arrêter, ou d'ordonner par mandat d'arrêter, tous vagabonds, désœuvrés, fainéants, toutes personnes suspectes ou turbulentes dans les limites de la dite cité et du dit comté, et d'ordonner l'incarcération dans la maison de correction de tels vagabonds, désœuvrés, fainéants, de toutes personnes suspectes ou turbulentes, pour y être détenus aux travaux forcés pendant un terme n'éxcédant pas quarante jours."

" XV. Et il est de plus décrété que les juges de paix dans ou pour tous comtés ou cités et comtés de cette province siégeant en assemblées générales ou spéciales qui devront être tenues à cet effet, auront le pouvoir d'ordonner que tous prisonniers, et tous vagabonds, personnes de mauvais caractères, désœuvrées, fainéantes, suspectes et turbulentes, condamnées à l'emprisonnement avec travail forcé et alors détenues dans la prison commune ou maison de peine des dits comté ou cité et comté par et en vertu d'aucune sentence, soient transférées de telles prison commune ou maison de peine à la dite maison de correction, et de faire telles ordonnances ou règlements qu'ils jugeront nécessaires pour le transfert de telles personnes et le coût et les dépenses nécessaires au dit transfert ; et le gardien de la dite maison de correction devra immédiatement recevoir sous sa garde telle personne ou personnes, et les dites personne ou personnes, après leur transfert et leur incarcération dans la dite maison de correction, devront y demeurer et y être tenues aux travaux forcés jusqu'à l'expiration du terme de l'emprisonnement de chacune d'elles."

L'année suivante (5 Vict., chap. 56,) un acte fut passé contenant de plus amples dispositions concernant la maison de correction et lui donnant le nom de pénitencier provincial.

La même année il fut alloué aux juges de paix de la cité et du comté de Saint-Jean une somme de £2,068 5s. destinée au remboursement des avances qui avaient été faites pour le compte de la maison de correction.

L'année suivante (6 Vict., chap. 14,) les pouvoirs du pénitencier provincial furent augmentés par le statut, et l'on remit aux juges de paix un petit angle détaché de l'ancien terrain.

Trois années plus tard (9 Vict., chap. 56,) l'on accorda aux juges de paix une somme de £2,544, balances des £4,000 qui leur avaient été alloués par l'acte 4 Vict., chap. 44, ci-dessus cité.

Deux années plus tard (11 Vict., chap 28) la législature passa une autre loi relative à l'administration du pénitencier provincial.

Puis vinrent les Statuts Refondus, chap. 91, sections 12, 13 et 14, qui se lisent comme suit :—

" 12. Tout juge de paix des cité et comté de Saint-Jean peut arrêter ou faire arrêter toute personne vagabonde, suspecte ou turbulente, dans les limites des dits cité et comté, et les emprisonner dans le dit pénitencier pour une période n'excédant pas quarante jours avec travail forcé."

" 13. Les juges de paix, siégeant en assemblées générales ou spéciales, peuvent ordonner que toutes personnes condamnées à l'emprisonnement avec travail forcé, et tous vagabonds ou autres personnes suspectes ou turbulentes, détenues en aucun temps dans la prison ou maison de peine du comté, en vertu de toute sentence, soient transférés de ces endroits et transportés au pénitencier, et peuvent donner tels ordres pour leur transfert, et les dépenses qu'il pourra occasionner, et que les juges de paix croiront nécessaires ; et le gardien devra immédiatement recevoir telles personnes sous sa garde et les tenir aux travaux forcés jusqu'à l'expiration de leurs termes respectifs d'emprisonnement."

" 14. Chaque fois que par une loi pouvoir est ou pourra être donné d'emprisonner une personne dans aucune maison de correction ou prison avec travail forcé, ou dans le pénitencier, tel emprisonnement pourra avoir lieu dans le pénitencier avec travail forcé."

Il ne semble pas avoir été fait de changement dans le statut ci-dessus cité jusqu'à l'époque de la confédération.

Par l'acte A. B. N. 1867, section 108, les travaux et propriétés publics de chaque province énumérés dans la 3ème cédule, appartiendront au Canada.

Dans la 3ème cédule se trouve l'article suivant :—

" 8. Maisons de douane, bureaux de poste, et tous autres édifices publics, sauf ceux que le gouvernement du Canada destine à l'usage des législatures et des gouvernements provinciaux."

Le parlement du Canada, en 1868, 31 Vic. chap. 75, par la section 1, révoque telles parties des Statuts Refondus du Nouveau-Brunswick, chap. 91, qui se rapportent au pénitencier du Nouveau-Brunswick, comme incompatibles avec les dispositions de l'acte, et par la section 7, il déclare que le pénitencier connu sous le nom de pénitencier de Saint-Jean est un pénitencier du Canada.

Le mémoire des juges de paix dit :—

" Qu'une partie des conditions du transfert fait et consenti par et entre les juges de paix de la province du Nouveau-Brunswick, était la réserve pour les dits juges de paix du droit perpétuel d'incarcérer dans la dite maison de correction ou le dit pénitencier, tous les vagabonds et les personnes suspectes ou turbulentes, dans les limites des dits cité et comté, et de plus le droit en commun avec tous les autres comtés de la province, d'ordonner que toutes les personnes condamnées à l'emprisonnement avec travail forcé, et détenues dans la prison de comté soient transférées de cette prison à la dite maison de correction ou le dit pénitencier, comme on le verra plus clairement, en consultant les 14ème et 15ème sections du dit acte ci-dessus ; aussi :

" Que jusqu'à l'époque de la confédération des dites provinces, les droits ainsi réservés et assurés à la dite cité et au dit comté n'ont jamais été mis en doute, mais au contraire ont été pleinement reconnus et maintenus en l'année 1854 par le gouvernement et la législature de la province, comme le constatent les Statuts Refondus de la province passés en cette année. Chap. 91, ss. 12, 13 et 14."

Le mémoire se plaint de plus que les statuts passés par le parlement fédéral concernant le pénitencier du Nouveau-Brunswick, " ne reconnaissent en aucune manière le droit clair et inaliénable de la dite cité et du dit comté de Saint-Jean, réservé

comme susdit par les dits actes de l'assemblée, et en vertu desquels les dits terrains et édifices ont été transférés au gouvernement provincial."

" Que dans l'opinion de vos pétitionnaires c'est là une matière où la foi publique exigeait que les droits réservés à la dite cité et au dit comté fussent spécialement respectés et maintenus par la législature et le gouvernement fédéral, comme ils l'auraient été sans aucun doute par l'assemblée et le gouvernement du Nouveau-Brunswick si la confédération ne s'était pas opérée.

Le mémoire demande ensuite, " Que Votre Excellence fasse en sorte que la question soulevée dans ce mémoire soit étudiée, et si les allégations qui y sont contenues sont trouvées exactes et véritables—et vos pétitionnaires croient qu'elles ne peuvent être contredites ou contestées—Elle fasse adopter les mesures nécessaires pour assurer à vos pétitionnaires et à la dite cité et au dit comté de Saint-Jean, la jouissance perpétuelle des droits ainsi réservés comme susdit, ou que l'on fasse des arrangements pour la détention dans les édifices de cette classe de condamnés qui, en vertu de la loi actuelle, seront bientôt exclus du dit pénitencier, et de cette manière cette cité et ce comté seront exemptés de la perte et des dommages auxquels ils seraient exposés, et l'on empêchera de plus de violer les conditions en vertu desquelles l'institution et les bâtiments susdits ont cessé d'être la propriété des dits juges de paix, pour devenir subséquemment la propriété du Canada.

On a demandé au préfet des informations au sujet des assertions des pétitionnaires quant aux arrangements sur lesquels ils s'appuient.

Le préfet rapporte qu'il a consulté M. Weldon, C. R., (alors agent du ministre de la justice à Saint-Jean,) M. Harding, shérif; M. Frith, greffier de la paix; M. Keans, M.P.P., et M. Wedderburn, M.P.P., dont plusieurs ont été délégués à Ottawa à ce sujet, et il ajoute que tous ces messieurs ont déclaré qu'ils n'avaient en leur possession aucune convention par écrit se rapportant à la question, mais que tous les documents par écrit qui existaient se trouvaient dans les bureaux de l'honorable premier ministre et de l'honorable ministre de la justice à Ottawa.

L'on ne peut trouver aucune trace de documents semblables au ministère de la justice, et le secrétaire du département des travaux publics constate le même résultat quant à ce ministère.

Le préfet dit de plus que tous ces messieurs déclarent qu'un arrangement a été fait, ou qu'il était entendu que les prisonniers incarcérés pour une courte période devaient être envoyés de la cité et du comté de Saint-Jean au pénitencier.

Le rapport de M. Weldon au préfet renvoie à l'acte.

Il dit que des dispositions subséquentes contenues dans les différents actes concernant la police de Saint-Jean et de Portland autorisent les magistrats de police respectifs de condamner à la prison ceux qui sont trouvés coupables devant ces cours. Il ajoute qu'il ne paraît pas y avoir de convention spéciale, excepté que lorsque la province se chargea de cette obligation, et que lorsque cette institution devint une institution provinciale, il fut tacitement convenu qu'elle continuerait encore à servir de maison de correction pour les prisonniers de cette cité et de ce comté.

La lettre de M. le shérif Harding renvoie au Statuts Refondus pour montrer qu'afin de remplacer l'intérêt que possédaient la cité et le comté dans l'institution, l'on donna aux juges de paix les pouvoirs spéciaux dont il a été parlé.

M. Frith, greffier de la paix, dit que c'était une *partie de la considération du transfert* que la cité et le comté auraient toujours le droit d'envoyer des criminels et les délinquants ordinaires, soit après une sentence directe, soit après un ordre des juges de paix. Il renvoie aussi aux Statuts Refondus pour montrer qu'ils accordent ce droit.

Une dépêche fut envoyée au lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick lui demandant des renseignements sur les paiements faits pour la construction de cet édifice.

On reçut une réponse à cette dépêche renfermant un état préparé par M. H. W. Frith, greffier de la paix de la cité et du comté de Saint-Jean, informant le secrétaire d'Etat qu'un tableau exact des dépenses ne pourrait être obtenu que de cette source, et que les paiements faits par la province à compte sur ces dépenses paraissaient exactement rapportés

La lettre du greffier de la paix au maire de Saint-Jean, datée du 8 février 1876, se lit comme suit:—

" En obéissance à votre demande de vous fournir des renseignements sur le règlement des comptes entre les juges de paix de la cité et du comté de Saint-Jean et le

gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick, au sujet du transfert de la maison de correction, connue plus tard sous le nom de pénitencier provincial, fait par les juges de paix au gouvernement, je dois dire que jai examiné les procès-verbaux des sessions de 1839 à 1856, et tous les actes de l'Assemblée ayant rapport à ce sujet; j'ai aussi consulté le shérif de Saint-Jean, qui, à différentes époques, a étudié l'histoire complète des négociations qui ont eu lieu à l'époque ci-dessus mentionnée.

" Voici le résultat de mes recherches :—

" 1. Un compte, dont j'annexe copie, fut transmis, avec des détails complets sur le coût et les dépenses, au gouvernement provincial par les juges de paix en juillet 1842; ce compte indiquait la balance réclamée pour le coût de construction; cette balance était de £5,433 13s. 11d.

" 2. Ce compte paraît avoir été contesté par le gouvernement et être resté ainsi jusqu'en 1844; à cette époque le maire de Saint-Jean reçut de l'hon. W. F. Odell, secrétaire provincial, une lettre datée du 15 février 1844, contenant le rapport des commissaires auditeurs, nommés en vertu de l'acte de 1841, admettant qu'une balance de £4,866 3s. 8½d. était due aux juges de paix.

" 3. En mars 1844, les juges de paix acceptèrent ce règlement de compte, et l'on rendit alors l'arrêté en vertu duquel la maison de correction ou le pénitencier, comme on l'appelait alors, fut définitivement cédé à Sa Majesté la reine."

" 4. Bien que ce règlement de comptes et le transfert formel du titre n'aient eu lieu qu'en mars 1844, le contrôle et l'administration du pénitencier passèrent à la province le 1er avril 1842."

" 5. On verra en consultant l'acte de 1841, que la somme de £4,000 devait être payée aux juges de paix par versements annuels de £500 chaque, ce qui paraît avoir été fait, et l'on constatera de plus en consultant l'acte de 1844 (page 69) que la somme de £866⅝ fut, de plus, allouée comme balance due aux juges de paix pour la construction du pénitencier provincial."

" 6. Nonobstant ce règlement, il paraît cependant, d'après des procès-verbaux subséquents d'assemblées des juges de paix, et aussi d'après le préambule d'un acte passé en 1852, 15 Vic, chap, 41, que la cité et le comté de Saint-Jean étaient encore responsables pour un montant considérable dû et impayé sur des débentures ou effets émis pour la construction de la maison de correction; et par cet acte pouvoir fut accordé aux juges de paix de prélever une taxe dans la cité et le comté pour payer le principal et les intérêts."

" 7. En vertu de cet acte la somme de £600 fut prélevée dans le cours de chacune des années 1853, 1854 et 1855, et £400 dans le cour de 1856, de sorte que la cité et le comté de Saint-Jean ont payé, au moins, la somme de £2,200, qui n'a pas été remboursée par le gouvernement."

" 8. Comme tous les membres et les officiers de ces assemblées qui connaissaient personnellement la question sont maintenant décédés, il est presque impossible de tirer des procès-verbaux seuls un rapport complètement exact ou fidèle de ce qui s'est passé il y a déjà si longtemps; mais l'acte de 1841 et ses dispositions, remis en vigueur par le chapitre 91 des Statuts Refondus, qui a réservé aux juges de paix de Saint-Jean le droit d'envoyer au pénitencier provincial tels délinquants réputés vagabonds ou turbulents, et tous les condamnés alors en prison, furent évidemment le résultat d'un marché et d'un pacte conclus, et partie de la considération pour laquelle le transfert a été fait."

Copie du compte ci-dessus mentionné :

1842, 12 juillet. Montant du compte reçu pour le coût entier de l'établissement et de la construction de la maison de correction, $13,501 19s. 3d.

Contra.		£	s.	d.
Par allocation de la législature,	1838	2,000	0	0
do	1839	1,000	0	0
do	1839	500	0	0
do	1840	1,500	0	0
do	1841	1,000	0	0
do	1842	2,068	5	4
Balance due aux juges de paix		£5,433	13	11

On remarquera que l'allégation contenue dans le mémoire au sujet de la convention n'est appuyée d'aucune preuve orale ou écrite qui puisse établir une convention formelle.

On prétend, cependant, que le texte de l'acte de 1841 ci-dessus cité prouve cette convention.

Il est donc nécessaire d'examiner les termes de cet acte afin de décider s'il justifie ou non cette prétention.

On remarquera que le préambule de l'acte affirme que l'on a trouvé l'établissement de la maison de correction dans son opération si avantageuse pour la cité et le comté de Saint-Jean, que l'on a jugé à propos d'étendre les avantages de son opération à la province en général.

On remarquera de plus que l'acte pourvoit au paiement par la province de toutes les dépenses encourues par les juges de paix pour la construction et l'établissement de l'institution, y compris les différentes sommes empruntées à cette fin.

L'acte limite cependant la somme des dépenses au maximum de £4,000, mais on se rappellera que comme on a jugé cette somme insuffisante, on l'augmenta par la suite, ce qui prouve l'intention de la part de la province de rembourser aux juges de paix toutes les sommes qu'ils ont dépensées.

On remarquera que la 4me section de l'acte autorise le maire, etc., de la cité et les juges de paix de la cité et du comté de Saint-Jean, d'emprisonner les personnes de mauvais caractère, les vagabonds, etc., dans la maison de correction pour une période n'excédant pas quarante jours. Que la 15me section autorise les juges de paix de tout comté de la province, d'ordonner le transfert au pénitencier des prisonniers détenus dans les prisons communes ou asiles des pauvres, et de les y garder jusqu'à l'expiration de leurs sentences.

La conséquences des 14me et 15me sections semblent donc être maintenant comme suit:

La 14me section autorise le maire, le recorder et les échevins de la cité et du comté de Saint-Jean, d'envoyer les vagabonds, etc., à la maison de correction pour un terme n'excédant pas quarante jours.

La 15me section autorise les juges de paix seulement *pour tout comté ou cité et comté de la province, siégeant en assemblées générales ou spéciales*, d'ordonner que tous les prisonniers condamnés à l'emprisonnement avec travail forcé, et tous les vagabonds et mauvais sujets détenus dans aucune prison commune ou asiles des pauvres en vertu d'aucune sentence, soient transférés de la prison commune ou asile des pauvres et incarcérés dans la maison de correction.

La convention que l'on allègue, si elle est de quelque manière établie par le statut, ne doit pas se trouver dans la 14me section, car cette section ne concerne que certaines classes de personnes seulement, dont la sentence est pour un terme de plus de quarante jours.

Si elle est contenue dans le statut, ce doit être dans la 15me section, qui comprend non-seulement les mauvais sujets, les vagabonds, etc., mais toutes personnes détenues dans la prison commune et condamnée au travail forcé, et n'est pas limitées aux sentences de quarante jours seulement.

Si cette 15me section prouve quelque convention, elle prouve que cet arrangement existait aussi bien avec tous les autres comtés de la province qu'avec la cité et le comté de Saint-Jean.

On ne prétend pas que cette convention a été faite avec les autres comtés. Donc l'argument que la 15me section prouve la convention sur laquelle on se base ou même toute autre convention, me semble insoutenable.

La permission accordée à la cité et au comté de St. Jean d'envoyer les prisonniers, pour pas plus de quarante jours, à la maison de correction, n'établit certainement pas la convention alléguée par les juges de paix, car cette permission ne se rapproche pas du tout des termes de cette convention. Cette permission ainsi donnée paraîtrait s'expliquer par le fait que la maison de correction se trouve située dans les limites du comté.

Si la législature n'avait pas eu l'intention de rembourser en plein aux juges de paix de la cité et du comté de Saint-Jean, toutes les sommes qu'ils ont dépensées pour la construction et l'établissement de l'institution, la prétention des juges de paix pourrait avoir sa raison d'être, c'est-à-dire que cet arrangement aurait été en effet conclu.

Mais les statuts semblaient évidemment avoir l'intention de rembourser entièrement les juges de paix.

La lettre M. Frith citée plus haut allègue, il est vrai, que ces paiements n'ont pas été faits en entier; et elle mentionne le fait qu'une législature postérieure a autorisé la cité et le comté de prélever une autre somme de £2,200, afin de combler le déficit.

Il ne paraît cependant pas que le montant entier payé par la cité et le comté de Saint-Jean n'ait pas été remboursé par le gouuernement. Au contraire, il paraît que le compte a été complètement examiné, et que le montant en premier lieu réclamé par la cité et le comté a été payé après avoir été réduit. La nécessité de la législation dont parle M. Frith, qui autorisait la cité et le comté à prélever une somme de £2,200, venait probablement du fait que les paiements effectués par la cité et le comté consistaient, en partie, de sommes prélevées au moyen de débentures qui n'étaient pas encore échues lorsque l'argent a été payé par le gouvernement, et que la cité et le comté affectèrent ces sommes à d'autres fins, ce qui nécessita lors de l'échéance des débentures de prélever de l'argent pour payer.

Je ne dis pas, comme de raison, que la chose se passa ainsi, car les pièces que j'ai par-devers moi ne le démontrent pas. Il est probable cependant qu'elle se passèrent de cette manière. Mais que tout l'argent ait été remboursé ou non par le gouvernement, il est clair d'après les statuts que l'intention de la province était de rembourser le montant tout entier, et s'il se trouvait même aujourd'hui quelques petites sommes impayées, ce fait ne pourrait faire douter de l'intention des parties.

L'intention qu'avait la législature de rembourser aux juges de paix toutes leurs dépenses est sans doute incompatible avec l'existence d'une convention telle que celle qu'ils allèguent, car la seule considération que l'on invoque à l'appui d'une telle convention aurait disparu si l'on avait eu l'intention de payer entièrement les juges de paix. Si les pétitionnaires n'ont pu,—comme je le pense—établir soit expressément soit implicitement la convention qu'ils invoquent, il n'est presque pas nécessaire de discuter des probabilités ou de considérer si dans les circonstances il est probable qu'une semblable convention ait eu lieu.

Il ne sera cependant pas inutile de parler de ces probabilités.

On se rappelle que le droit dont les juges de paix réclament la jouissance *à perpétuité* est celui d'emprisonner les délinquants dans le pénitencier, pour les y détenir, avant la confédération, aux frais de la province en général, et maintenant, depuis la confédération, aux dépens du Canada.

Le mémoire dit "qu'un examen des statistiques du dit pénitencier depuis son établissement prouvera que quatre-vingt-dix pour cent de tous les détenus qui y sont envoyés sont de la cité et du comté de Saint-Jean, et que sur ces derniers environ quatre-vingt-quinze pour cent des détenus sont condamnés à moins de deux ans de prison."

Les chiffres suivants, fournis par le préfet, indiquent la moyenne par jour du nombre des détenus emprisonnés dans le pénitencier de Saint-Jean, dont la sentence est de deux années et plus, et moins de deux années, respectivement, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 décembre 1878, ainsi que le coût total annuel et *per capita*.

Période.	Deux années et plus.	Moins de deux années.	Coût total.	Coût *per capita* moins de deux années.	Coût *per capita* deux années, et plus.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
De juillet à décembre 1867	27	90	10,426 40	89 54	91 39
De janvier à décembre 1868	28	82	14,555 93	131 96	133 39
do 1869	30	61	19,546 94	212 05	220 39
do 1870	32	59⅓	17,960 60	195 22	199 30
do 1871	29	43⅓	16,072 32	220 95	224 08
do 1872	31⅓	42⅓	16,219 59	217 72	223 53
do 1873	26⅔	61	20,635 24	233 82	238 96
do 1874	29⅓	65	21,079 30	220 19	230 69
do 1875	40	58	24,209 76	241 95	254 40
do 1876	64	69	23,651 61	173 25	182 76
do 1877	74	89	25,947 84	154 84	164 42
do 1878	74¼	79¾	25,563 20	158 16	174 41

L'inspecteur des pénitenciers constate que le coût des prisonniers dont la sentence est de moins de deux années, du 1er juillet 1867 au 31 décembre 1878, a été comme suit :—

Du 1er juillet au 31 décembre		1867	$ 8,058 60
De janvier à décembre		1868	10,820 62
"	"	1869	12,935 05
"	"	1870	11,583 05
"	"	1871	9,574 49
"	"	1872	9,216 81
"	"	1873	14,262 02
"	"	1874	14,312 35
"	"	1875	14,033 10
"	"	1876	11,954 25
"	"	1877	13,780 76
"	"	1878	12,613 26
			$143,144 36

D'après les états ci-dessus l'on remarquera que la proportion des prisonniers ordinaires excède considérablement celle des prisonniers dont la sentence est de deux années et plus, et que d'après le calcul de l'inspecteur le coût pour les prisonniers ordinaires n'a pas été moins de $143,144.36, ou au taux annuel de $12,447.56.

D'après le rapport de M. Frith, ci-dessus cité, le maximum qu'il prétend être dû aux juges de paix comme balance du compte de la maison de correction est de £2,220, ou en chiffres ronds, de $9,000.

Si les états contenus dans le mémoire sont exacts, savoir, que les statistiques du pénitencier depuis son établissement indiquent que quatre-vingt-dix pour cent de tous les détenus qui y ont été envoyés sont de la cité et du comté de Saint-Jean, et que sur ces derniers quatre-vingt-quinze pour cent sont des détenus condamnés à moins de deux années, les dépenses de la province du Nouveau-Brunswick pour l'entretien des prisonniers ordinaires envoyés au pénitencier de la cité et du comté de Saint-Jean, pour les vingt-cinq années qui se sont écoulées depuis 1841 jusqu'à la confédération, doivent avoir excédé considérablement les dépenses totales du Canada pour les dix années écoulées depuis la confédération.

Comme matière de probabilité, par conséquent, il y a lieu de croire que, pour une somme de $9,000.00, on aurait fait une convention qui jetterait sur la province en général de si lourdes dépenses pour le bénéfice d'un seul comté et d'une seule cité, et que cette convention n'aurait pu être changée par le parlement, sans que la province ait manqué à sa parole, si, à une époque postérieure, l'on avait jugé à propos, dans les intérêts publics, de faire peser sur chaque comté le coût de l'entretien de ses propres prisonniers condamnés à une incarcération de courte durée.

Sur le tout, je suis d'opinion que Son Excellence le gouverneur a été avisé que la cité et le comté de Saint-Jean, à l'époque de la confédération, n'avaient pas le droit de réclamer de la province du Nouveau-Brunswick les frais de l'entretien continuel de leurs prisonniers ordinaires, et qu'il n'y aurait pas eu manque de foi de la part de la législature provinciale, si cette dernière eût jugé qu'un changement dans la loi fût devenu opportun, et si elle eût décrété que quelque comté de la province, y compris le comté de Saint-Jean, dussent pourvoir à l'entretien de leurs propres prisonniers ordinaires; et que l'institution provinciale ne fût réservée que pour les prisonniers dont la sentence eût été de deux années ou plus.

Mais si l'on se place à un point de vue différent, et si l'on décidait qu'il existe une convention par laquelle le Nouveau-Brunswick était tenu à perpétuité d'entretenir et de garder les prisonniers ordinaires de la cité et du comté de Saint-Jean, il resterait à décider sur qui retombe cette responsabilité.

Je crois qu'il est évident que si le Canada doit assumer une semblable responsabilité, il ne le doit que comme l'un des engagements de l'une des provinces faisant partie de la Confédération, et qu'il doit réellement être rempli par la province elle-

même. A ce point de vue il est, dans un sens, de bien peu de conséquence de savoir si cette responsabilité retombe ou non sur le Canada.

Mais retombe-t-elle sur le Canada ? Je crois que la question est plus que douteuse. On se rappelle que la province est chargée de l'administration civile et criminelle de la justice dans la province.

En supposant que la convention, invoquée par les juges de paix, existe réellement, quelle en serait la conséquence ? C'est en effet une convention entre la province et l'un des corps incorporés de la province, en vertu de laquelle certaines dépenses concernant l'administration de la justice, matière d'un caractère tout-à-fait local, doivent être supportées par la province en général au lieu de l'être par une localité particulière.

S'il existe une semblable responsabilité, ne devrait-elle pas être assumée directement par la province, comme faisant partie de l'administration de la justice dans cette province ?

Il est évident qu'il serait impossible d'entretenir aux frais du Canada les prisonniers ordinaires d'un seul comté et d'une seule cité de la province, tandis que dans toutes les autres parties du pays, ces prisonniers sont entretenus aux frais et d'après des règlements provinciaux et locaux.

On a fait observer que le temps pour la réception des prisonniers ordinaires au pénitencier de Saint-Jean avait été prolongé jusqu'au 1er mai 1879.

D'après les renseignements que j'ai reçus du ministère des travaux publics, je suis porté à croire que le pénitencier de Dorchester sera prêt à être occupé vers cette époque, sinon auparavant.

La 15me section de l'acte des pénitenciers de 1875 (38 Vict., chap. 44,) telle qu'amendée par la 20me section de la 40me Vict., chap. 38 (1877,) autorise le gouverneur en conseil en aucun temps de déclarer par proclamation, que toute étendue de terrain constituée comme pénitencier cessera d'être un pénitencier, et cette étendue de terrain cessera en conséquence d'être un pénitencier.

Il me semble qu'en vertu des pouvoirs conférés par cet acte, le pénitencier de Saint-Jean, quand la construction du pénitencier de Dorchester sera terminée, devrait être proclamé n'être plus un pénitencier, et que l'on devrait ouvrir des négociations avec le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour le transfert de cette institution suivant telles conditions que l'on pourra adopter, afin qu'à l'avenir la province puisse prendre des mesures concernant la cité et le comté de Saint-Jean.

Dans le cas où ce rapport serait approuvé, je recommande que les conclusions ci-dessus quant au mémoire des juges de paix soient communiquées au maire de Saint-Jean, de leur part, et que copie de ce rapport soit envoyé au lieutenant-gouverneur du Nouveau-Brunswick pour l'information de son gouvernement.

Z. A. LASH,
Député du ministre de la justice.

J'approuve le rapport ci-dessus.

J. McDONALD,
Ministre de la justice.

RÉPONSE

(99)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Pour copie des correspondance, ordres en conseil et documents quelconques relatifs à la non-application, par l'ancienne administration, de la somme de $250,000 votée en 1874 et auparavant par le Parlement du Canada, pour un havre de refuge à Rimouski, dans le comté de Rimouski, et de la substitution à cette somme d'un montant de $80,000 pour des réparations au quai de Rimouski ordonnées par l'ancienne administration.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 28 avril 1879.

RÉPONSE

(100)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—Demandant copie de tous documents se rapportant à la question de l'examen, devant les bureaux d'examinateurs de la marine marchande du Canada, des capitaines qui voudraient obtenir des brevets de capitaine extra, et au mode d'accorder les dits brevets ;—et aussi, toute correspondance qui pourrait avoir été échangée entre le département de la marine du Canada et la Chambre de Commerce d'Angleterre à ce sujet.

Par ordre,

J .C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 7 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(101)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 6 mars 1879 ;—pour la production d'un état indiquant les noms des soumissionnaires et le montant de leurs soumissions pour l'exécution des travaux dans le port de marée de Québec, et du bassin de radoub à Lévis, respectivement, avec toute la correspondance relative à ce sujet entre les commissaires du havre de Québec, ou quelqu'un d'entre eux et le gouvernement, et entre toute personne ayant soumissionné pour ces travaux et les Commissaires du havre ou le gouvernement ; aussi, un état des changements faits dans les plans et devis des dits travaux, respectivement, soit dans l'intervalle compris entre la première demande de soumissions et l'adjudication définitive de ces entreprises, ou après leur adjudication.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 8 avril 1879.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 24 mars 1879.

MONSIEUR,—Conformément à la demande contenue dans votre lettre du 14 du courant, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un état complet au sujet de l'adjudication de la construction du bassin de radoub à la Pointe-Lévis.

Quant aux renseignements du même genre demandés relativement aux améliorations du havre, je prends la liberté de dire qu'ils ont été soumis à la Chambre des Communes, durant la session de 1878, par l'honorable ministre de la marine et des pêcheries. Depuis une soustraction a été faite au contrat, jusqu'à concurrence de

$6,873.44, et il y a été fait une addition au montant de $15,306.07 ; mais toutes deux ont été effectuées dans cette partie du contrat portant pour rubrique : CRÉDIT PROVISOIRE, $20,000.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.—AVIS AUX ENTREPRENEURS ET AUTRES.—TRAVAUX DU HAVRE DE QUÉBEC.—BASSIN DE RADOUB PROJETÉ À LA POINTE-LÉVIS.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 7 février 1878.

Des soumissions seront reçues au bureau de la commission du havre de Québec jusqu'à mercredi, le 27 mars prochain, à midi, pour la construction d'un bassin de radoub à la Pointe-Lévis, conformément aux plans et devis dressés par messieurs Kinipple et Morris, ingénieurs, de Westminster et Greenock, pour les commissaires du havre de Québec, comprenant les travaux suivants, savoir:—

Un bassin de radoub de 500 pieds de longueur au fond du bassin, sur une largeur de 100 pieds au niveau du couronnement, et d'une profondeur de 24 pieds 6 pouces sur le seuil des portes d'écluses du niveau des hautes marées du printemps, avec une entrée supérieure suivant ce qui sera décidé, y compris caisson, ailes, quais ordinaires de rivière, bâtiments pour machine et chaudière, cheminée, puits et pompes, conduits couverts et autres ouvrages.

Les plans, devis, cahier des charges et la formule de soumission peuvent être vus au bureau des commissaires pendant les heures de bureau, et des exemplaires des devis et du cahier des charges seront fournis à ceux qui se proposent de soumissionner en déposant cinquante piastres, qui seront remises après l'ouverture des soumissions, aux personnes ayant soumissionné de bonne foi.

Il ne sera reçu de soumission que celle faite sur la formule imprimée fournie par les commissaires.

Les commissaires ne s'engagent à accepter la plus basse ni aucune des soumissions.

L'entrepreneur devra fournir deux cautions responsables, sujettes à l'acceptation des commissaires, dont les noms, domiciles et états devront être inscrits au long sur la soumission, et qui consentent avec lui à se porter garants, conjointement et solidairement, de la somme de $50,000 pour l'exécution régulière du contrat ou de tout changement, addition ou modification d'icelui qui pourraient être convenus entre les commissaires ou leur ingénieur et l'entrepreneur.

Les soumissions pour ces travaux ne seront pas prises en considération à moins qu'elles ne soient accompagnées d'un chèque de banque accepté, ou de son équivalent réalisable à demande, pour la somme de $3,000, qui sera remise aussitôt après l'adjudication de l'entreprise aux concurrents dont les soumissions auront été mises de côté.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

8 février 1878.

Pour copie conforme.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre.
Québec, 22 mars 1879.

ETAT indiquant les noms des soumissionnaires pour la construction d'un bassin de radoub à la Pointe-Lévis, et le montant de leurs soumissions.

Noms.	Montant, y compris la construction d'une entrée supérieure.	Montant, non compris la construction d'une entrée supérieure.
	$ cts.	$ cts.
McNamee et Lemay	328,428 39	321,827 20
Campbell, Radcliffe et Lord	336,098 99	334,591 23
Denis O'Brien	356,867 69	358,404 92
Smith, Ripley et Blake	416,234 70	409,383 43
Macdonald et Falardeau	438,390 58	431,879 78
Peters, McCann et White	438,498 25	431,804 53
Valin, Charlebois, Shanly et Fréchette	450,265 76	442,725 66
Loss, McRae, Moore et Wright	456,819 51	449,045 42
Beaucage et Chateauvert	574,927 66	559,088 42
Charles McCarron et Cie	577,234 70	565,075 57
Worthington, Macdonell, Macdonald et Isbester	584,194 74	574,051 67

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

(*Télégramme d'Ottawa*).

12 avril 1878.

Le gouvernement désire être renseigné sur les soumissions du bassin de radoub.

F. BRAUN.
Secrétaire.

A A. H. VERRET.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET.
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

(*Télégramme de Québec.*)

12 avril 1878.

Les soumissions sont reçues et sous considération. J'avertirai aussitôt après décision.

A. H. VERRET,

A. F. BRAUN,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

EXTRAIT *du procès-verbal de l'assemblée des commissaires du havre de Québec, tenue le onzième jour du mois de mai mil huit cent soixante-dix-huit.*

La résolution suivante, proposée par R. R. Dobell, écuier, secondé par l'honorable M. Thibaudeau, est adoptée, MM. Sewell et Plamandon refusant d'y adhérer :

Que, vu qu'il est désirable d'avoir un pied d'eau de plus de profondeur sur le seuil, les entrepreneurs admis à soumissionner, à tant le pied, par cette commission, seront priés de soumissionner pour le bassin de radoub en considération de ce changement, et il est entendu qu'ils peuvent en même temps modifier leur soumission pour la totalité des travaux, par une réduction ou une augmentation de tant pour cent dans les prix portés à la cédule.

Les entrepreneurs dont il est question sont désignés pour les chiffres 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10, tels que classés respectivement dans l'état annexé au rapport de MM. Kinipple et Morris au sujet des soumissions relatives au bassin de radoub. Les soumissions seront reçues jusqu'au 22 mai courant, à trois heures p.m.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

N. B.—Pour les noms des entrepreneurs mentionnés dans la résolution ci-dessus, voyez la lettre ci-dessous, datée le 11 mai 1878.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 11 mai 1878.

MESSIEURS,—Les commissaires du havre ayant décidé d'augmenter de 24 pieds 6 pouces aux marées ordinaires du printemps à 25 pieds 6 pouces, la profondeur de l'eau sur le seuil du bassin de radoub qu'on se propose de construire à la Pointe-Lévis, vous leur ferez plaisir si vous voulez bien présenter une soumission supplémentaire pour la construction du bassin projeté, en tenant compte du pied additionnel de profondeur ; et il est aussi entendu que vous pouvez modifier en même temps votre soumission pour la totalité des travaux.

Vous arriverez au montant de la soumission supplémentaire par une réduction ou une augmentation de tant pour cent dans les prix portés à la cédule de votre première soumission.

Les soumissions seront reçues à ce bureau jusqu'à mercredi, le 22 du courant, à trois heures p.m.

Il vous sera envoyé sur demande tous les renseignements ou croquis dont vous pourriez avoir besoin pour vous mettre en état de faire votre soumission supplémentaire.

La soumission supplémentaire devra être basée sur le devis, comme pour la première soumission.

Votre respectueux serviteur,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

Pour copie conforme.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

N. B.—La lettre ci-dessus a été adressée aux entrepreneurs ci-après mentionnés qui avaient soumissionné pour la construction du bassin de radoub :—

MM. Smith, Ripley et Blake,
" Peters, McCann et White,
" Valin, Shanly, Charlebois et Fréchette,
" Loss, McCrae, Moore et Wright,
" Beaucage et Chateauvert,
" Charles McCarron et Cie.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, mars 1879.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 13 mai 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer, par ordre la commission du havre, votre chèque pour $3,000, déposé avec la soumission de A. P. McDonald et Falardeau, pour la construction du bassin de radoub, et aussi un chèque de $50 pour vous rembourser de la même somme déposée pour avoir copie du devis. Veuillez en accuser réception et vous obligerez,

Votre respectueux serviteur,

JAS. WOODS,
Pour le secrétaire-trésorier.

C. B. FALARDEAU, écr.,
13 et 21, rue Sainte-Thérèse,
Montréal.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

QUÉBEC, 15 mai 1878.

MESSIEURS,—Nous accusons réception de votre lettre du 13 du courant ainsi que des chèques de $3,000 et de $50; pour réponse nous vous les renvoyons, en soumettant les considérations suivantes à votre bienveillant examen.

Ayant appris par les journaux et par d'autres sources dignes de foi que des soumissions supplémentaires étaient demandées pour le bassin de radoub de Québec, et qu'on nous refusait le droit de faire telle soumission supplémentaire, nous réclamons ce droit pour les raisons suivantes:—

1. Si l'on considère que parmi les soumissions regardées comme les plus acceptables par les commissaires, quelques-unes sont plus basses et d'autres plus élevées que la nôtre, il devient évident par ce fait que notre soumission est réellement *dans la meilleure coudition* et qu'elle est *la plus consciencieuse,* quant à ce qui concerne les estimations. C'est si bien le cas qu'aucun ingénieur aussi honorable et aussi compétent que M. Morris ne peut recommander des soumissions plus basses et plus élevées et laisser la nôtre de côté, sauf pour des motifs personnels; et ce monsieur étant étranger en ce pays, il ne peut faire pareille différence.

2. Nous avons rempli toutes les conditions imposées par les annonces; nous avons aussi donné de bonnes et solvables cautions. En ce qui tconcerne les cautions, qu'il nous soit permis d'affirmer qu'elles n'ont aucun intérêt, ni direct ni indirect, dans l'entreprise. Et s'il existe quelque objection de quelque nature que ce soit contre quelqu'une d'elles, nous sommes prêts, comme nous le disions dans notre première lettre, à substituer à votre demande des cautions dont vous soyez satisfaits. Plus que cela, si vous le désirez, nous sommes prêts à laisser ces cautions de côté et à donner à demande des garanties pécuniaires sous forme d'hypothèques, de dépôt ou autrement.

3. Si vous l'exigez, nous sommes prêts à vous donner, à demande, les meilleurs certificats de capacité et de compétence comme entrepreneurs, et aussi pour ce qui concerne notre crédit et notre situation financière.

4. La décision prise par votre honorable commission est non-seulement une grande injustice à notre égard, mais encore elle nous cause un grave préjudice et des dommages, parce que, aux yeux du public en général, notre compétence comme entrepreneurs ou notre crédit est fortement compromis par le fait même que vous rejetez notre soumission sans raison apparente, et que vous recommandez des soumissions plus basses et plus élevées que la nôtre.

Pour les considérations ci-dessus, nous protestons contre la décision qui a été prise pour votre honorable commission, et nous vous demandons humblement de vouloir bien considérer de nouveau cette décision afin de nous permettre d'envoyer une soumission supplémentaire comme tous les autres, qui n'y ont pas plus droit que nous.

Nous espérons que vous nous pardonnerez la liberté que nous avons prise en ce qui précède. Notre seul mobile est notre propre protection et notre intérêt personnel ; tout ce que nous voulons, c'est d'être mis sur un pied d'égalité avec les autres concurrents, et nous y avons droit, après l'avoir acquis par l'expérience de bien des années d'épreuves, par notre travail, par nos ressources et les dépenses que nous avons encourues.

Dans l'attente d'avoir de vos nouvelles par le retour du courrier,

Nous demeurons, messieurs,

Vos très obéissants serviteurs,

A. P. MACDONALD,
C. B. FALARDEAU,
par C. B. FALARDEAU.

Aux commissaires du havre de Québec,
Québec.

Pour copie conforme.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

EXTRAIT *du procès-verbal de l'assemblée des commissaires du havre de Québec, tenue le dix-huitième jour du mois de mai mil huit cent soixante-dix-huit.*

Lecture d'une lettre de MM. A. P. Macdonald et C. B. Falardeau, protestant contre la décision de la commission du havre en ce qu'il ne leur a pas été demandé d'envoyer une soumission supplémentaire pour la construction du bassin de radoub, et invitant les commissaires à reconsidérer leur décision pour leur permettre de présenter une soumission supplémentaire, comme tous les autres qui ont été priés de le faire.

Cette demande étant prise en considération, il y est acquiescé en conséquence, et ordre est donné au secrétaire d'informer MM. Macdonald et Falardeau qu'il leur est permis de faire une soumission supplémentaire.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

N. B.—MM. Macdonald et Falardeau ont été informés verbalement du fait.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 25 mai 1878.

Monsieur,—Permettez-moi de vous transmettre votre soumission supplémentaire pour le bassin de radoub, avec votre chèque de $3,000, et de vous informer que les commissaires ont décidé que votre soumission supplémentaire ne pouvait être reçue, attendu que le contraire aurait été une injustice pour les premiers soumissionnaires qui, comme vous, ont été exclus sur la recommandation des ingénieurs et qui, en conséquence, n'ont pas été invités à faire une nouvelle soumission.

Votre respectueux serviteur,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Denis O'Brien, écr.,
Entrepreneur, Montréal,

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

Montréal, 3 juin 1878.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 25 ult., me renvoyant mon chèque de $3,000, et ma soumission supplémentaire en alléguant que sa réception serait une injustice pour les premiers soumissionnaires qui, comme moi, *n'ont pas été invités faire une nouvelle soumission*, permettez-moi de vous rappeler que j'y ai été verbalemen invité par plusieurs des commissaires, et je vous la renvoie en conséquence dans l'attente que les commissaires reconsidéreront de nouveau la question, et que dans tous les cas il sera tenu compte de ma soumission.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre fidèle serviteur,

DENIS O'BRIEN.

A A. H. Verret, écr.,
Secrétaire-trésorier de la commission du havre de Québec.

Pour copie conforme.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

Etat indiquant les noms des personnes qui ont envoyé des soumissions supplémentaires pour la construction du bassin de radoub, conformément à la lettre qui leur a été adressée le 11 mai 1878, cet état ne comprenant pas le crédit provisoire de $20,000 porté dans le devis pour frais imprévus.

Soumissionnaires.	Première soumission.	Soumission supplémentaire.	Augmentation.	Réduction.
	$	$	$	$
Smith, Ripley et Blake	396,234	402,484	6,250	....
Charlebois et Cie	430,265	402,984	....	27,281
Peters, McCann et Cie	418,498	405,495	....	13,003
Macdonald et Cie	418,390	420,306	1,816	....
Loss, McCrae et Cie	436,819	430,267	....	6,552
McCarron et Cie	557,234	445,787	....	111,447
Beaucage et Cie	554,937	494,600	....	60,337

Pour copie conforme.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre.
Québec, 22 mars 1879.

Extrait *du procès-verbal de l'assemblée des commissaire du havre de Québec, tenue le premier jour du mois de juin mil huit cent soixante-dix-huit.*

Proposé par E. W. Sewell, écuier, secondé par William Roy, écuier, et unanimement.

Résolu,—Que la garantie que devront fournir MM. Charlebois, Shanly et Cie. sera un dépôt, en argent comptant, de vingt mille piastres, mis dans la possession de la commission du havre, et deux cautions personnelles satisfaisantes, conformément aux termes des soumissions demandées ou un dépôt de quarante mille piastres en argent comptant.

Il est aussi

Proposé par R. R. Dobell, écuier, secondé par Joseph Shehyn, écuier, et unanimement,

Résolu,—Que le rapport de MM. Kinipple et Morris au sujet des soumissions supplémentaires soit maintenant adopté, et que, comme la soumission de MM. Charlebois, Shanly et Cie. est recommandée par les ingénieurs de la commission, après s'être convaincus par une entrevue personnelle avec eux, qu'ils sont capables d'exécuter d'une manière satisfaisante les travaux du bassin de radoub projeté, l'entreprise leur soit adjugée, en par eux mettant à effet la résolution adoptée ce jour relativement à la question de garantie, et que l'approbation du gouvernement soit obtenue le plus tôt possible.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

MONTRÉAL, 8 juin 1878.

A A. WOODS, écuier,
Président de la commission du havre,
Québec.

MONSIEUR,—Je désire vous informer qu'après considération nous avons décidé d'accepter la seconde proposition de votre commission au sujet de la garantie personnelle, et que nous sommes prêts à déposer à la Banque Nationale, à Québec, la somme de quarante mille piastres ($40,000) comme garantie de l'exécution régulière de l'entreprise du bassin de radoub à nous adjugée le 25 ultimo.

Dans l'attente que la commission ordonnera sans retard à son notaire de dresser le dit contrat pour être signé par nous,

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. CHARLEBOIS.

Pour copie conforme,
A. H. VERRET.
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juin 1878.

MONSIEUR,—J'ai ordre de la part des ministres des travaux publics et de la marine et des pêcheries, de vous informer qu'agissant en vertu de l'Acte 38 Vict., chap. 56, ils ont pris en considération la recommandation des commissaires du havre de Québec, à l'effet que le contrat pour la construction du bassin de radoub soit passé avec MM. Charlebois, Shanly et Cie, pour la somme de $402,984.

Les ministres, en examinant les soumissions reçues pour cette entreprise remarquent que l'offre faite par MM. Charlebois, Shanly et Cie. n'est pas la plus basse, et en l'absence de renseignements détaillés montrant des raisons suffisantes pour l'acceptation de cette offre, ils me demandent d'informer la commission du havre de Québec qu'ils ne peuvent accéder à sa recommandation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. BRAUN,
Secrétaire.

A ALEX. WOODS, écr.,
Président de la commission du havre de Québec,
Québec.

Pour copie conforme,
A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 17 juin 1878.

MONSIEUR,—J'ai ordre, de la part des commissaires du havre de Québec, d'accuser réception de votre lettre du 8 courant, par laquelle ils sont informés que les "ministres en examinant les soumissions reçues pour cette entreprise,"—(le bassin de radoub)—"remarquent que l'offre faite par MM. Charlebois, Shanley et Cie. n'est pas la plus basse, et en l'absence de renseignements détaillés montrant des raisons suffisantes

pour l'acceptation de cette offre, ils me demandent d'informer la commission du havre de Québec qu'ils ne peuvent accéder à sa recommandation."

La commission me demande de dire qu'elle regrette que les documents déjà mis sous les yeux des ministres, y compris le rapport de l'éminente société d'ingénieurs responsables de la construction convenable du bassin de radoub, et aussi le procès-verbal de l'assemblée de la commission qui, après une longue délibération, en est venue unanimement à la décision telle que soumise aux ministres, n'aient pas été jugés suffisants pour les induire à approuver l'adjudication. Nonobstant, après avoir de nouveau considéré toute la question, elle est unanimement d'avis qu'elle ne peut faire autrement que de réitérer sa recommandation, qui est appuyée par l'ingénieur en chef et les ingénieurs locaux. D'après tous les renseignements qu'elle a pu obtenir, la commission n'ayant pas confiance dans la situation personnelle de quelques-uns des plus bas soumissionnaires, et sentant le manque évident d'expérience pratique et de moyens pécuniaires d'autres des soumissionnaires, elle n'a pas jugé à propos d'adjuger l'entreprise à aucun d'entre eux.

La commission considère le bassin projeté comme une entreprise qui ne ressemble, sous certains rapports, à aucune de celles qui ont été exécutées jusqu'à présent dans ce pays, demandant que le devis soit parfaitement suivi dans tous ses détails, et un manquement possible avant le parachèvement des travaux causerait des pertes et des dommages auxquels des garanties mêmes extraordinaires seraient insuffisantes à pourvoir. La commission est en conséquence fortement d'opinion que le seul moyen sûr de réaliser cette entreprise, dont le besoin est impérieux, consiste à l'adjuger à des entrepreneurs dans lesquels ils peuvent avoir confiance, et aux prix que sont reconnus devoir coûter ces travaux s'ils sont exécutés honnêtement, même si le bas prix actuel de la main-d'œuvre et des matériaux se maintient pendant les trois ou quatre années à venir, ce qui est douteux.

Cette partie du sujet est au surplus traitée dans un rapport ci-inclus des ingénieurs du havre, et sur lequel la commission attire respectueusement l'attention des honorables ministres.

La commission désire déclarer qu'elle regrette de n'avoir pas communiqué avec les ministres, en leur donnant les détails de plusieurs soumissions reçues, avant d'en venir à une décision.

Si elle avait connu la règle invariable du ministère des travaux publics touchant l'adjudication de l'entreprise au plus bas soumissionnaire, elle aurait soumis le tout avec l'adjudication qu'elle se proposait de faire. Les commissaires me prient de dire que s'ils avaient accepté quelqu'une des plus basses soumissions, le résultat de cette acceptation aurait été que le soumissionnaire n'aurait pu construire le bassin et qu'il en serait résulté un procès.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

A. H. VERRET,

Secrétaire-trésorier.

A F. BRAUN, écr.,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,

Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 22 juin 1878.

MONSIEUR,—J'ai à accuser réception de votre lettre du 17 courant, au sujet de l'adjudication de l'entreprise du bassin de radoub projeté dans le havre de Québec, faite par les commissaires du havre de Québec à MM. Charlebois, Shanly et Cie., avec les rapports des ingénieurs sur ce sujet.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A A. H. VERRET, écr.,
Secrétaire de la commission du havre,
Québec.

Pour copie conforme,
A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 4 juillet 1878.

MONSIEUR,—J'ai ordre du ministre des travaux publics de vous mander que le ministre de la marine et des pêcheries et lui-même ont pris en considération votre lettre du 17 juin, et aussi le rapport annexé de MM. Kinipple et Morris, les ingénieurs préposés au bassin de radoub.

Tout en appréciant parfaitement les motifs qui ont animé les commissaires en mettant de côté certaines soumissions, sur le rapport des ingénieurs de la commission, les ministres estiment qu'il est extrêmement à désirer que les commissaires du havre de Québec agissent, si possible, d'après les règles observées par le gouvernement au sujet des soumissions pour travaux publics. En conséquence, ils considèrent qu'il aurait été mieux qu'une des plus basses soumissions eût été acceptée, pourvu que les personnes ainsi soumissionnant pussent satisfaire la commission en donnant pleine garantie de l'exécution régulière des travaux.

Comme cette ligne de conduite n'a pas été adoptée, il est difficile pour les ministres de donner l'approbation requise par le statut, et ils proposent à la considération de la commission qu'il pourrait être opportun dans les circonstances de demander de nouvelles soumissions, en donnant un très court avis, une semaine par exemple, la nature de l'entreprise étant déjà suffisamment connue. Cela tirerait d'embarras la commission et le gouvernement.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A A. H. VERRET, écr.,
Secrétaire-trésorier de la commission du havre de Québec.

Pour copie conforme,
A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE.

EXTRAIT *du procès-verbal de l'assemblée des commissaires du havre de Québec, tenue à leur salle dans l'hôtel des douanes, le 8 juillet* 1878.

La résolution suivante, proposée par l'honorable M. Isidore Thibaudeau, secondé par Jos. H. Simmons, écr., avec son préambule, est adoptée à l'unanimité.

Attendu que par la lettre du secrétaire du ministère des travaux publics lue à cette séance, les ministres des travaux publics et de la marine et des pêcheries déclarent qu'ils ne peuvent approuver l'adjudication de l'entreprise pour la construction du bassin de radoub projeté à la Pointe-Lévis, faite par cette commission à MM. Charlebois, Shanly et Cie, à l'assemblée tenue le 1er juin dernier, et

Attendu que par la troisième section de la trente-huitième Victoria, chapitre cinquante-six, il est nécessaire que telle adjudication soit ratifiée par les dits ministres des travaux publics et de la marine et des pêcheries, qu'il soit en conséquence

Résolu, Que l'adjudication conditionnelle du contrat pour la construction du bassin de radoub projeté à la Pointe-Lévis, faite à l'assemblée de cette soumission tenue le 1er jour de juin dernier, soit et est par le présent annulée, et que MM. Charlebois, Shanly et Cie. soient notifiés en conséquence.

Sur motion de Jos. Shehyn, écr., secondé par Jos. H. Simmons, écr., la résolution suivante, avec son préambule, est unanimement adoptée :—

Attendu que l'adjudication faite à l'assemblée de cette commission, tenue le premier jour de juin dernier, ne peut être mise à effet en conséquence du refus du gouvernement de la sanctionner, qu'il soit

Résolu, Que de nouvelles soumissions soient demandées pour la construction du bassin de radoub jusqu'au 18 du courant, à midi, et que les dites soumissions soient annoncées dans les journaux ci-après mentionnés :—le *Morning Chronicle*, le *Daily Mercury*, le *Journal de Québec*, le *Canadien*, l'*Evénement*, l'*Eclaireur*, le *Montreal Herald*, le *Montreal Gazette*, le *National*, le *Toronto Globe* et le *Telegraph*.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 9 juillet 1878.

MESSIEURS,—J'ai ordre de vous informer que le gouvernement a refusé de ratifier, suivant la loi, l'adjudication que les commissaires vous ont faite de l'entreprise pour la construction du bassin de radoub projeté à la Pointe-Lévis. L'adjudication étant nulle, il a été en conséquence décidé de demander de nouvelles soumissions qui seront reçues jusqu'au 18 du courant, à midi.

Permettez-moi de vous transmettre copie de l'annonce qui a été publiée à cet effet.

Je suis, messieurs,
Votre très obéissant serviteur,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

A MM. Charlebois, Shanly et Cie.,
Entrepreneurs, Montréal.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.—AVIS AUX ENTREPRENEURS.—TRAVAUX DU HAVRE DE QUÉBEC.—BASSIN DE RADOUB PROJETÉ À LA POINTE-LÉVIS.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE.
QUÉBEC, 8 juillet 1878.

De nouvelles soumissions seront reçues au bureau des commissaires du havre de Québec, jusqu'à jeudi, le 18 juillet courant, à midi, pour la construction d'un bassin de radoub à la Pointe-Lévis, conformément aux plans et devis dressés par messieurs Kinipple et Morris, ingénieurs de Westminster et Greenock, pour les commissaires du havre de Québec, comprenant les travaux suivants:—

Un bassin de radoub de 500 pieds de longueur au fond du bassin, sur une largeur de 100 pieds au niveau du couronnement, et d'une profondeur de 24 pieds 6 pouces sur le seuil au niveau des hautes marées du printemps, avec une entrée supérieure y compris caisson, ailes, quais ordinaires de rivière, bâtiments pour machines et chaudière, cheminée, puits et pompes, conduits couverts, et autres ouvrages.

Une somme devra être spécifiée pour un pied de plus de profondeur à ajouter au-dessus du seuil, soit 25 pieds 6 pouces.

Les plans, devis, cahier des charges et la formule de soumission peuvent être examinés au bureau des commissaires pendant les heures de bureau, et des exemplaires des devis et du cahier des charges seront fournies à ceux qui se proposent de soumissionner en déposant cinquante piastres qui seront remises après l'ouverture des soumissions, aux personnes ayant soumissionné de bonne foi. Il ne sera reçu de soumission que celle faite sur la formule imprimée fournie par les commissaires.

Les commissaires ne s'engagent à accepter la plus basse ni aucune des soumissions.

L'entrepreneur sera tenu de déposer, à l'ordre des commissaires, la somme de $50,000 en espèces, comme garantie de l'exécution régulière du contrat et de tout changement, addition ou modification qui pourraient être convenu entre les commissaires ou leur ingénieur et l'entrepreneur.

Les soumissions pour ces travaux ne seront pas prises en considération à moins qu'elles ne soient accompagnées d'un chèque de banque accepté, ou de son équivalent réalisable à demande, pour la somme de $3,000, qui sera remise aussitôt après l'adjudication de l'entreprise aux concurrents dont les soumissions auront été mises de côté.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

9 juillet 1878.

Pour copie conforme.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

ETAT indiquant les noms des personnes qui ont soumissionné de nouveau pour la construction d'un bassin de radoub à la Pointe-Lévis, avec le montant de leurs soumissions.

Noms.	Montant.
Denis O'Brien	$399,154 45
Larkin, Connolly et Cie	350,953 89
Alex. McDonell, Jas. Worthington, J. J. McDonald et James Isbester	511,297 68
A. P. Macdonald et C. B. Falardeau	507,741 66
F. B. McNamee et Cie	349,733 79
R. J. Campbell et C. R. Skinner	401,205 32
Loss, McRae, Moore et Wright	476,819 51
Louis Z. Mallette et Edward Curran	370,129 60
Charlebois et Shanly	402,984 76
George Dawson et Charles Lobb	407,845 53
McCarron, Cameron et Nagle	460,000 00
P. Valin et E. O. Richard	405,000 00

N. B.—Toutes les soumissions ci-dessus, quand on les compare entre elles—une certaine partie de l'entreprise ayant été faite durant l'hiver qui en a précédé l'adjudication—ont besoin d'être appréciées comme ci-après relativement à la somme totale; par exemple, si on prend les deux plus basses, le résultat sera comme suit :—

Montant total de la soumission de McNamee et Cie....	$349,734 79
Dont la commission aurait à déduire, au prix des soumissionnaires, 8,000 verges à 10 centins, item 3, p. 78	800 00
Montant net	$348,933 79
Montant total de la soumission de Larkin, Connolly et Cie	$350,953 89
Déduction de l'ouvrage fait comme ci-dessus, à 60 centins, prix des soumissionnaires	4,800 00
Faisant pour le montant exact de la soumission...	$346,753 89

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

EXTRAIT *du pocès-verbal de l'assembée des commissaires du havre de Québec, tenue à leur salle dans l'hôtel des douanes, le* 18 *juillet* 1878.

Résolu, Que la soumission de MM. Larkin, Connolly et Cie., soit transmise à l'ingénieur local avec instruction d'en contrôler les chiffres, et que s'il est établi qu'il n'y existe pas d'erreurs cléricales de quelque importance, une liste des différentes soumissions, avec leurs montants respectifs, soit expédiée à l'honorable M. Mackenzie, avec une déclaration à l'effet que les commissaires sont prêts à adjuger l'entreprise aux dits MM. Larkin, Connolly et Cie., leur soummission étant la plus basse.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

EXTRAIT *du procès-verbal d'une assemblée des commissaires du havre de Québec, tenue à leur salle, dans l'hôtel des douanes, le 22 juillet* 1878.

La résolution suivante, avec son préambule, a été unanimement adoptée :—

Attendu que la soumission de MM. Larkin, Connolly et Cie., pour la construction du bassin de radoub projeté à la Pointe-Lévis est la plus basse, qu'en conséquence il soit et il est par le présent,

Résolu, Que l'entreprise soit adjugée aux dits MM. Larkin, Connolly et Cie., sujette à ratification du gouvernement, conformément à la 3ème section de la 38me Vict., chapitre 56.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

(*Par télégramme d'Ottawa,* 19 *juillet* 1878.)

Le ministre de la marine et des pêcheries et moi approuvons l'acceptation de la soumission de Larkin, Connolly et Cie., pour le bassin de radoub. Une lettre en forme sera envoyée la semaine prochaine.

A. MACKENZIE.

A A. WOODS,
Président de la commission du havre,

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

(*Par télégramme d'Ottawa,* 20 *juillet* 1878.)

Envoyez copie des deux plus basses soumissions pour le bassin de radoub.

F. BRAUN,

A A. WOODS.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

(*Par télégramme de Sainte-Catherine,* 23 *juillet* 1878.)

Si le gouvernement approuve l'adjudication, quand sera prêt le contrat, et où sera-t-il signé? Où sera fait le dépôt, et un chèque certifié ferait-il? Veuillez répondre.

P. LARKIN ET CIE.

A A. H. VERRET.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la Commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

(*Par télégramme de Québec.*)

23 juillet 1878.

Le contrat pourra être prêt dans une couple de jours après la réception de la ratification et sera signé ici. Le dépôt doit être fait dans une banque ici au crédit des commissaires, et portera intérêt.

A. H. VERRET.

A P. Larkin et Cie.,
Sainte-Catherine, Ont.

Pour copie conforme,
A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 26 juillet 1878

Monsieur,—Relativement à votre lettre du 22 du courant, notifiant le département que vous avez provisoirement accepté la soumission de MM. Larkin, Connolly et Cie., pour la construction du bassin de radoub projeté à la Pointe-Lévis, j'ai ordre de vous mander que l'approbation de votre adjudication, de la part des ministres des travaux publics et de la marine et des pêcheries, a été ratifiée par un arrêté de conseil rendu le 23 du courant.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A A Woods, écr.,
Président de la commission du havre de Québec.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 26 juillet 1878.

Monsieur,—Je renvoie par le présent les deux livres que vous m'avez transmis, contenant le devis pour le nouveau bassin de radoub à Québec, et les soumissions de M. Larkin et Cie., et de F. B. McNamee et Cie.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A A. Woods, écr.,
Président de la commission du havre de Québec.

Pour copie conforme,
A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier

Bureau de la commission du havre,
Québec, 22 mars 1879.

RÉPONSE

(102)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1879;— Pour la production de la plainte portée l'automne dernier par M. Clément Rouleau, de Ste. Anne de la Pocatière, dans le comté de Kamouraska, contre M. Clovis Caron, garde-pêche, demandant une enquête contre ce dernier, ainsi que copie d'une certaine enquête qui aurait été commencée ou tenue devant M. Gauvreau, garde-pêche pour Témiscouata, au sujet d'un certain différend dans lequel seraient concernés Clovis Caron, Clément Rouleau et Prudent Martin.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,

Ottawa, 8 avril 1879.

RÉPONSE

(103)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 17 mars 1879;— Demandant un état indiquant les noms des différents officiers et employés permanents et temporaires au pénitencier de St. Vincent de Paul, le montaut de leurs salaires respectifs, la date de leur nomination ou de leur entrée en fonction dans le pénitencier, par qui ils ont été nommés et de qui ils relèvent.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,

Ottawa, 9 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(104)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Demandant la correspondance, arrêtés du conseil, etc., concernant la mise à la retraite de C. Saint-George Yarwood, préposé au débarquement à Chippewa, comté de Welland.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 4 avril 1879.

RÉPONSE

(105)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Pour copie de toutes requêtes présentées depuis 1875, par les francs-tenanciers de la paroisse du Bic et autres personnes de cette localité, touchant les améliorations à faire au havre communément appelé " Vieux Bic ;"—ainsi que la correspondance échangée entre le gouvernement et toutes autres personnes sur le même sujet.

Par ordre,

J. C AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 9 avril 1879.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.)

RÉPONSE

(106)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879;—
Pour copie de toute correspondance, rapports et autres documents, concernant le creusage de la rivière L'Assomption.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 9 avril 1879.

RÉPONSE

(107)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879;—
Pour un état de l'argent qui a été payé à M. Charles Langelier, de St. Jean, P.Q., pour l'usage de son pont sur le canal Chambly.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 9 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(108)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879;—Pour le document de la session, No. 73, de 1875 (non imprimé), relatif aux destitutions et aux nominations dans le service civil de l'Ile du Prince-Edouard.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 4 avril 1879.

REPONSE

(109)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 4 mars 1879;—Pour un état indiquant la quantité et la valeur des différents articles de marchandises importées dans la Colombie-Britannique d'autres provinces du Canada, en 1878; les exportations de la Colombie-Britannique aux autres provinces du Canada, jusqu'au 31 décembre 1878; aussi, les importations et les exportations de la Colombie-Britannique, en rapport avec les pays étrangers, entre le 30 juin et le 31 décembre 1878, à l'exclusion des produits du crû ou des articles manufacturés dans la dite province.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 9 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(110.)

A UN ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 :—pour la production du document de la session no. 42 (non imprimé), 1877, au sujet des pêcheries de la Colombie-Britannique, et le rapport de l'inspecteur des pêcheries de la Colombie pour 1878, ainsi que toute la correspondance échangée cette année-là à propos des pêcheries de cette province en ce qui concerne le rapport de l'inspecteur et la correspondance de 1878

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 12 avril 1879.

VICTORIA, C.B., 7 janvier 1878.

MONSIEUR,—Je suis arrivé ici la veille de Noël, venant de l'intérieur, et depuis j'ai obtenu de diverses sources des informations sur le rendement des principales pêches de cette province. Toutefois, les relevés ne sont pas encore complets, mais j'espère pouvoir recueillir en quelques jours tous les renseignements nécessaires pour compléter mon rapport sur les opérations de l'année dernière.

Je vous enverrai le tout le plus tôt possible et à temps, j'espère, pour l'ouverture de la session.

Pendant mon séjour à New-Westminster, en revenant, j'eus avec la plupart des propriétaires de stations de pêche des entrevues dans lesquelles le passé et l'avenir des pêcheries furent discutés. Entre autres questions, celle d'un établissement de pisciculture vint sur le tapis.

La fondation d'un établissement de ce genre aurait deux buts :

1. Assurer un approvisionnement régulier de saumon pour suppléer à l'approvisionnement naturel actuel, lequel, quoique très-abondant parfois (témoin, l'année dernière), est en partie intermittent, pour des causes qui dépendant apparemment des habitudes particulières du saumon de ces eaux.

2. Introduire dans les eaux de la rivière Fraser le gros saumon de la rivière Colombie (*S. Quinatt*), poisson de grand prix dont l'introduction rehausserait considérablement la valeur future de nos pêcheries.

A cet égard je suggérai à l'assemblée que pour obtenir le concours du gouvernement il fallait lui soumettre une propositien bien définie, pour lui prouver que les intéressés étaient sérieux dans leur demande.

Aussitôt l'assemblée adopta une série de résolutiens que j'ai été prié de vous expédier et que je transmets sous ce pli.

Vous y verrez que les propriétaires de stations se proposent de créer, pour la fondation d'un établissement de pisciculture, un fonds qui rendra $7,500 par année pour aider aux déboursés préliminaires et aux dépenses que fera le département pour protéger l'industrie de la pêche dans cette province.

Vous trouverez peut-être excessif le montant du permis de bateau ; à vous de juger s'il doit être réduit ; ou bien s'il faut prélever de cette manière ou d'une autre la contribution nécessaire pour contribuer aux déboursés à venir. Cependant, je dois ajouter que le mode et le montant suggéré dans le mémoire furent unanimement approuvés par ceux qui étaient présents, et seraient, on doit le supposer, très acceptables.

En vous transmettant respectueusement la proposition qui est faite, permettez-moi d'exprimer le désir que vous en accueillerez favorablement la teneur.

Quant au résultat général de la pêche de l'année dernière, bien que les relevés ne soient pas encore complets, je crois pouvoir dire que l'exportation du poisson excédera probablement un demi-million de piastres ; je ne fais pas entrer en ligne de compte le poisson affecté à la consommation locale.

Je vous transmets la proposition avant mon rapport général, afin que vous l'ayez par-devers vous pendant la préparation du budget.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

ALEX. C. ANDERSON,
Inspecteur, C. B.

A l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries.

MEMOIRE.

A une assemblée générale tenue à l'hôtel Colonial, à Westminster, C. B., le 17 décembre 1877, étaient présents : M. Anderson, qui fut choisi pour présider l'assemblée, et les messieurs suivants, qui se livrent tous à l'industrie des pêcheries dans la partie supérieure de la rivière Fraser : MM. Holbrook, English, Herring, Ewen, Wise, Birrell, (ce dernier représentait la maison Finlayson et Lane). M. Birrell agit comme secrétaire. Les résolutions suivantes furent proposées et adoptées :—

M. English proposa qu'une humble requête fût présentée au gouvernement fédéral, lui demandant de voter un certain crédit pour la fondation d'un établissement de pisciculture dans le but de rendre certain l'approvisionnement du saumon, et devant être situé à un endroit convenable de la rivière Fraser : les frais de construction étant estimés à $20.000. Qu'il fût de plus résolu, afin d'atteindre plus sûrement cet objet et réaliser un capital qui pût faire face aux dépenses subséquentes, qu'un montant de vingt piastres serait chargé pour tout permis de bateau ou embarcation employé au service de la pêche, et que cette somme devait être payée d'avance ; de plus qu'on imposât une taxe ou un droit de 8 centins par boîte contenant quatre douzaines de boîtes d'une livre de saumon en conserves, et une autre taxe de vingt-cinq centins par baril de saumon salé, préparé dans aucun établissement de conserves de la rivière Fraser. La résolution de M. English, qui fut adoptée à l'unanimité, donnerait, en prenant pour base les résultats de l'année qui vient d'expirer, un revenu de $7,5000 et dépasserait probablement cette somme si cette industrie acquérait plus de développement.

M. McEwen fut d'avis qu'on eût d'abord à faire choix d'une personne, dans la Confédération, très versée dans l'art de la pisciculture, pour faire une étude des lieux et choisir l'endroit le plus convenable où devrait être situé l'établissement projeté.

Cette assemblée est d'opinion que l'Acte des pêcheries du Canada ne peut s'appliquer dans son ensemble à cette partie du Canada, si l'on prend en considération la différence dans les mœurs et la nature du saumon qui fréquente ces eaux.

M. Wise fit remarquer à l'inspecteur qu'il était devenu nécessaire de mettre en vigueur les dispositions de la loi qui défendent de jeter la sciure des moulins dans les rivières.

Il fut de plus résolu unanimement de présenter une humble requête au gouvernement du Canada, lui demandant de faire enlever par le bateau à vapeur *Sir James Douglas,* ou par tout autre navire qu'il jugerait convenable, les troncs d'arbres qui obstruent le cours de la rivière, et ce, à tous les points où ils nuisent aux dérivettes, depuis l'embouchure de la rivière en remontant, jusqu'à la Mission Sainte-Marie.

New-Westminster, C.-B., 17 décembre 1877.

Victoria, C.B., 21 janvier 1878.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli une requête de M. J. S. Deas, demandant l'octroi de certains droits de pêche sur la rivière Fraser. J'ai informé ce monsieur que je vous enverrais sa demande.

M. DeCosmos, M.P., de Victoria, me parlait l'autre jour d'un bail que quelques-uns de ses amis voulaient acquérir pour le privilége de faire la pêche sur l'un des plus petits cours d'eau de la côte. Je lui dis que le droit de distribuer des baux vous appartenait, mais que je voyais de graves objections à ce qu'il en fût accordé, du moins pour le présent.

A propos des remarques que je faisais dans une lettre récente sur les droits de pêche conférés aux Sauvages, j'espère qu'on n'accordera pour le moment aucune demande de ce genre. Dans les circonstances où se trouve présentement la province, il pourrait en résulter de graves complications et des conséquences sérieuses.

En même temps j'ose recommander à votre favorable considération la proposition contenue dans le mémoire de l'assemblée de New-Westminster que j'ai eu l'honneur de vous transmettre dernièrement, proposition demandant que le gouvernement aide, par le *Sir James Douglas* ou un autre steamer, à enlever les nombreux troncs d'arbres qui gênent la pêche dans le bas de la rivière Fraser.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

ALEX. C. ANDERSON,

Inspecteur, C.B.

A l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries.
Ottawa.

---

10 novembre 1877.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous demander le privilége exclusif de faire la pêche au saumon sur les bancs de la rivière Fraser, tels qu'indiqués sur le plan officiel ci-inclus et marqués A, B, C, D, en rouge.

Je suis le seul pêcheur qui ait exploité ces terrains durant les six dernières années et j'ai fait beaucoup de dépenses pour les déblayer: un seul banc m'a coûté $1,000. J'espère que vous pourrez m'accorder le droit exclusif de faire la pêche pendant un certain nombre d'années, afin que je puisse recueillir les fruits de mes déboursés. Je

paierai volontiers une somme annuelle à titre de loyer pour le privilége en question ou j'accepterai toute autre proposition raisonnable que vous pourriez me faire. Espérant une réponse favorable,

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN SULLIVAN DEAS,

Propriétaire de la station de Deas, rivière Fraser.

A A. C. ANDERSON, écr.,

Commissaire des pêcheries,

Colombie-Britannique.

SÉNAT, 20 février 1878.

MONSIEUR,—Sur la question de la protection qui doit être accordée par la loi au saumon de la Colombie-Britannique, question que nous avons déjà traitée avec vous, nous avons l'honneur de faire, selon votre désir, les recommandations suivantes :—

Nous devons dire tout d'abord que, comme les habitudes du saumon qui fréquente les rivières se déchargeant dans l'océan Pacifique paraissent être, d'après les informations les plus sûres qu'on a pu avoir, différentes de celles du saumon qui habite les côtes de l'Atlantique, les règlements qu'on pourrait payer à propos de mettre maintenant en vigueur ne devraient être que temporaires, tandis que le ministère enverrait à la Colombie-Britannique un officier parfaitement au fait de la matière pour étudier la question et faire un rapport à ce sujet.

En second lieu nous proposons qu'il soit défendu pendant la prochaine session, à commencer du 1er avril, de prendre avec la seine, le rets à mailles ou tous autres rets, ainsi qu'avec des trappes fixes ou mobiles, etc , le saumon destiné à la salaison ou à l'exportation, en amont de la marée dans les rivières de la Colombie-Britannique. Sur la Fraser, qui est la principale rivière sur laquelle la pêche se fait de cette façon, ce règlement laisserait à l'usage des rets une soixantaine de milles de longueur d'eau, allant de l'embouchure de la rivière à un endroit appelé Sumass.

Troisièmement, la dimension des mailles des rets employés ne devrait pas être de moins de cinq pouces ; aucun rets ne devrait être plus long que le tiers de la largeur de la rivière, et on ne devrait pas laisser deux rets, trappes, etc., fixés ou dériver à moins de 250 verges les uns des autres.

Quatrièmement, en ce qui concerne l'époque de la prohibition, il paraîtrait qu'il y a trois ou quatre espèces de saumons qui remontent les rivières de la Colombie-Britannique en différents temps de l'année et ont des saisons de fraie différentes. Les protéger en établissant la prohibition aux époques particulières à chaque espèce, ce serait de fait fermer les pêcheries d'un bout de l'année à l'autre. Mais suggérons de 8 a.m. le samedi jusqu'à minuit le dimanche de chaque semaine, laissant aux poissons deux jours entiers et une nuit et demie pendant lesquels ils peuvent remonter les rivières sans être molestés.

Cinquièmement, on devrait obliger les établissements de conserve à enterrer leurs déchets de poisson ou bien à les utiliser comme engrais ou autrement. Nous ne permettrions pas l'usage des boîtes perforées mentionnées dans l'acte des Pêcheries de 1868. Nous sommes d'avis que ces règlements suffiraient pour le moment, s'ils sont mis à exécution. Nous sommes certains qu'ils ne seraient pas préjudiciables aux intérêts des gens qui exploitent déjà l'industrie de la pêche, tandis qu'ils laisseraient au saumon une chance de parvenir aux frayères en nombre suffisant. Mais il est essentiel que des garde-pêche actifs, compétents et bien payés soient nommés pour mettre à effet les règlements dans toute leur intégrité, spécialement sur la rivière Fraser.

Nous profiterons de l'occasion pour vous parler de l'à-propos d'organiser un établissement de pisciculture dans la Colombie-Britannique. Il est sans doute à votre connaissance que durant la dernière saison de pêche les propriétaires de différents établissements de conserves situés sur la rivière Fraser, réunis en assemblée par M. Anderson, l'inspecteur des pêcheries de la Colombie Britannique, proposèrent spontanément l'imposition de certaines taxes sur eux-mêmes et leurs établissements pour prélever une somme d'argent pour compléter le crédit que le gouvernement fédéral pourrait accorder dans ce but. On ne saurait trop louer leur prudence, leur prévoyance et leur généreuse libéralité ; il semble que le gouvernement ne peut faire autrement qu'accéder à leur demande. Une expérience chèrement acquise démontre que le saumon diminue dans toutes les rivières quand il n'est pas protégé, et qu'il serait grandement à désirer qu'un établissement consacré à la pisciculture fût bientôt organisé. Outre qu'on pourrait compter sur un rendement régulier du poisson qui fréquente les rivières de la Colombie-Britannique, il est de la plus haute importance d'introduire dans celle-ci le gros saumon de la rivière Columbia, Etats-Unis, inconnu dans notre province.

Nous vous prions de remarquer que c'est uniquement dans ce but que les intéressés ont fait la proposition d'établir une taxe sur les pêcheurs et les engins de pêche, et non pour rembourser les frais nécessités par l'emploi de garde-pêche. Une industrie qui, dès la première année de son exploitation, exporte du poisson pour une valeur approchant un demi-million de piastres mérite évidemment, pour l'intérêt direct et indirect du pays, que le gouvernement fasse une certaine dépense ; pendant que les Sauvages et autres peuvent sans payer d'impôts prendre du poisson pour la consommation locale, il serait injuste que quelques particuliers fussent taxés parce que le poisson qu'ils pêchent peut avoir une autre destination.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos obéissant serviteurs,

CLEMENT F. CORNWALL,
F. J. ROSCOE,
EDGAR DEWDNEY.

A l'honorable ministre de la
marine et des pêcheries.

VICTORIA, C.-B., 23 mars 1878.

CHER MONSIEUR,—Apprenant que vous avez l'intention de visiter les provinces de l'Est et connaissant votre amour pour le noble exercice de la pêche à la ligne, nous considérerons comme une faveur si vous voulez bien enployer votre influence auprès du chef du ministère des pêcheries pour faire protéger la rivière Victoria contre les déprédations des pêcheurs aux rets. Ces hommes font un tel abus des rets qu'ils rendent impossible la pêche à la ligne.

Le bras de la rivière Victoria dont-il est ici question étant le rendez-vous des amateurs, qui le prisent hautement à cause de sa proximité de la ville, nous nous serions éternellement reconnaissants si vous pouviez faire défendre l'emploi des rets en dedans de la pointe de l'Hôpital. Ci-joint un plan du port et du bras de Victoria.

Vos, etc., etc.,

THO. RUSSELL,
R. J. RUSSELL.

A A. S. D. McElmen, écr.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
VICTORIA, C.B., 27 mars 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour être soumise au gouvernement fédéral, copie d'une adresse que m'a présentée l'Assemblée législative de cette province le 16 du mois dernier, demandant à mon gouvernement de prier le gouvernement fédéral de ne pas accorder des droits exclusifs à la pêche du saumon dans les rivières de la Colombie-Britannique.

J'ai aussi l'honneur de vous transmettre copie d'un rapport de mon conseil exécutif, daté le 19 du présent mois, approuvant cette adresse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. N. RICHARDS,
Lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique.

A l'honorable R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil exécutif, approuvé par Son Honneur le lieutenant-gouverneur le* 19*ème jour de mars* 1878.

Vu le mémoire de l'honorable secrétaire-provincial, daté le 19ème jour de mars 1878, recommandant l'approbation par Son Honneur le lieutenant-gouverneur d'une adresse dans laquelle l'Assemblée législative prie Son Honneur de vouloir bien prendre en considération la résolution suivante de la Chambre :

" Attendu que demande a été faite au gouvernement fédéral d'un droit exclusif " de faire la pêche dans certaines parties de la rivière Fraser, droit qui, s'il était " accordé, constituerait une grande injustice pour l'industrie de la pêche ;

" C'est pourquoi cette Chambre est d'opinion que le gouvernement devrait res- " pectueusement prier le gouvernement fédéral de ne pas accorder des droits exclusifs " de faire la pêche au saumon dans les eaux de la Colombie-Britannique."

Le comité avise que la recommandation soit approuvée.

WILLIAM SMITHE,
Ministre des finances et greffier du conseil exécutif.

---

16 février 1878.

PLAISE A VOTRE HONNEUR,—Nous, loyaux et fidèles sujets de Sa Majesté, l'Assemblée législative de la province de la Colombie-Britannique, en parlement réunie, demandons respectueusement à Votre Honneur qu'il lui plaise de prendre en considération la résolution suivante de cette Chambre.

" Attendu que demande a été faite au gouvernement fédéral d'un droit exclusif " de faire la pêche dans certaines parties de la rivière Fraser, droit qui, il était " accordé, constituerait une grande injustice pour l'industrie de la pêche ;

" C'est pourquoi cette Chambre est d'opinion que le gouvernément devrait res- " pectueusement prier le gouvernement fédéral de ne pas accorder des droits exclusifs " de faire la pêche au saumon dans les eaux de la Colombie-Britannique."

J. ROLAND HETT,
Greffier.

A Son Honneur
L'honorable ALBERT NORTON RICHARDS,
Lieutenant-gouverneur de la province de la Colombie-Britannique.

M. S. E., 13 avril 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche no. 32, du 27 du mois dernier, renfermant copie d'une adresse à vous présentée par l'Assemblée législative de la province de la Colombie-Britannique, ainsi qu'un rapport de votre conseil exécutif approuvant la dite adresse et priant le gouvernement fédéral de ne pas accorder des droits exclusifs de faire la pêche au saumon dans les eaux de cette province.

J'ai, etc.,

R. W. S.

A Son Honneur,
Le lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique,
Victoria.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.
DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA, 28 mai 1878.

MONSIEUR,—En vous communiquant sous ce pli copie d'une série de règlements de pêche pour la Colombie-Britannique récemment adoptés par le gouverneur-général en conseil, le ministre me charge de vous faire observer que les restrictions très modérées mises de la sorte aux opérations des pêcheurs de saumon paraissent être indispensables dans le moment pour l'avenir de cette importante industrie. Vous voudrez bien veiller à ce que ces règlements soient observés dans le cours de la présente saison et, à la fin de celle-ci, m'en dire le résultat.

J'ai l'honneur d'être,
etc. etc. etc.,

W. F. WHITCHER,
pour l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries.

A A. C. ANDERSON, écr.,
Inspecteur des pêcheries,
Rose Bank, Victoria, C.B.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA,
Jeudi, 30 mai 1878.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL EN CONSEIL,

Sur la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et en vertu des dispositions de l'acte passé dans la session du parlement du Canada tenue dans la 31ème année du règne de Sa Majesté, chap. 60, et intitulé "Acte pour réglementer la pêche et protéger les pêcheries," il a plu à Son Excellence, par et de l'avis du conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner, et il est par le présent ordonné que les règlements suivants concernant la pêche au saumon dans la Colombie-Brittannique soient promulgués :

1o. Il ne sera permis de se servir des dérivettes pour prendre le saumon que dans les eaux où la marée se fait sentir ; et on ne se servira d'aucune espèce de rets à saumon dans les eaux douces ;

2o. Les dérivettes à saumon ne seront pas tendues de façon à obstruer plus qu'un tiers de la largeur d'une rivière ;

3o. La pêche au saumon sera discontinuée depuis 8 a.m. les samedis jusqu'à minuit les dimanches.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier, conseil privé.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
DIVISION DES PÊCHERIES.
OTTAWA, 28 mai 1878.

MONSIEUR,—On dit que quelques-uns des pieux des trappes à poisson tendues l'année dernière sur la rivière Fraser et dont il est question dans votre correspondance ont été abandonnées après que la pêche fut finie. Veuillez consulter la section 13, sous-section 3, de l'*Acte des pêcheries.*

J'ai,
etc., etc., etc.,

W. F. WHITCHER,
Pour l'honorable ministre de la
marine et des pêcheries.

A A. C. ANDERSON, écr.,
Inspecteur des pêcheries,
etc., etc.

VICTORIA, C. B., 4 juin 1878.

MONSIEUR,—Depuis que la commission des Sauvages a terminé ses opérations le 10 mai, j'ai attendu avec hâte des instructions d'Ottawa au sujet de ce dont je vous ai entretenu dans mes communications précédentes. Ainsi que je vous l'ai déjà dit, j'ai retardé de nommer un garde-pêche à New-Westminster pour attendre l'autorisation officielle à cet égard. Cependant, dans deux ou trois semaines, les services d'un officier de ce grade seront importants, et il sera également nécessaire de rendre publiques les modifications qui ont été apportées à la loi générale des pêcheries.

J'ai télégraphié à Ottawa, le mois dernier, qu'il serait important que les pêcheries du nord, le long de la côte, fussent visitées dans le cours de l'été pour résoudre certaines questions ayant rapport aux pêcheries actuellement en voie d'établissement et pour prévenir des complications entre les nouveaux venus et les Sauvages résidents.

Le colonel Powell, surintendant des Sauvages, m'a suggéré que dans cette matière nous devrions agir conjointement, tant pour ménager les dépenses en divisant les frais entre les deux ministères que pour d'autres raisons. Dans ce double but d'efficacité et d'économie, nous demandâmes les services du *Sir James Douglas*, puisqu'il n'y avait pas d'autres moyens de transport. Mais le capitaine Cooper m'a dit qu'il avait reçu instruction de ne pas mettre le *Douglas* à notre disposition cette année. Par conséquent, il nous faut retarder la visite que nous avions projetée.

Jusqu'à présent, les apparences d'un abondant rendement de saumon sont bonnes. Je vous écrirai encore quand j'aurai reçu les instructions que j'attends.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. C. ANDERSON,
Inspecteur.

Au député du ministre de la
marine et des pêcheries.
Ottawa.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.
DIVISION DES PÊCHERIES.
OTTAWA, 8 mai 1878.

MONSIEUR,—On a porté à la connaissance de ce ministère le fait que certaines personnes qui se servent de rets dans le Bras Victoria obstruent tout le chenal et nuisent par-là à la pêche. On suggère que les eaux du bras en dedans de la pointe de l'Hôpital devraient être réservées à la pêche aux rets. Veuillez me dire ce que vous pensez de cette idée.

Veuillez aussi consulter la section 13, sous-section 54 de l'*Acte des pêcheries*, qui défend d'obstruer les cours d'eaux ou chenaux, et demandez aux personnes qui se servent de rets de se conformer à cette disposition de la loi.

J'ai l'honneur d'être,
etc., etc., etc.

W. F. WHITCHER,
Pour l'honorable ministre de la
marine et des pêcheries.

A A. C. ANDERSON, écr.,
etc., etc., etc.
Victoria.

VICTORIA, C. B., 4 juin 1878.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 8 mai et aux choses dont vous parlez, j'ai fait des recherches, et bien que l'affaire me paraisse avoir été exagérée auprès de votre ministère, je crois qu'il serait à propos, pour protéger la pêche à la truite dans le Bras Victoria, d'adopter les mesures suggérées, c'est-à-dire de défendre la pêche aux rets dans les limites d'une ligne s'étendant de la pointe de l'Hôpital, dans le port de Victoria, et la pointe Laurel de l'autre côté. Naturellement, j'attendrai l'autorisation du ministère avant d'aller plus loin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. C. ANDERSON,
Inspecteur.

A W. F. WHITCHER, écr.,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

Par télégraphe de New-Westminster, C. B.

OTTAWA, 24 juin 1878.

Veuillez retarder, jusqu'à plus ample information par lettre, la mise à exécution des règlements de pêche. Il n'y a pas de pêche au saumon d'eau salée dans les rivières de la Colombie-Britannique. Entendez-vous désigner par eaux douces les eaux soumises aux influences de la marée. La mise de ces règlements à effet ferme virtuellement les portes des établissements de conserves. En faisant cesser la pêche du saumon jusqu'à minuit le dimanche, on force les établissements à chômer le lundi, vu l'absence du poisson. On demande que la pêche soit défendue depuis midi le samedi jusqu'à 6 p.m. le dimanche. Veuillez répondre.

T. R. McINNES, M. P.

A l'hon. A. J. SMITH.

Téléjramme.

OTTAWA, 24 juin 1878.

Ne mettez pas à exécution le règlement qui concerne le temps où la pêche est défendue. Que ce temps soit de samedi midi à 6 p.m. le dimanche.

A. J. SMITH.

A. C. ANDERSON, écr.,
Officier des pêcheries,
Victoria, C.-B.

Par télégraphe de Victoria, C.-B.

OTTAWA, 6 juillet 1878.

Les établissements de conserves désirent que les mots "Etablis en amont des limites de la marée" soient ajoutés à la fin de la section 1 de l'arrêté du conseil du 30 mai.

A. C. ANDERSON.

Au ministre de la marine
et des pêcheries.

NEW-WESTMINSTER, C. B., 9 août 1878.

MONSIEUR,—A une assemblée de tous les propriétaires d'établissements de conserves de la rivière Fraser, tenue hier et convoquée dans le but d'examiner le bill ci-inclus récemment introduit dans notre parlement provincial et intitulé "Acte concernant la taxe des Chinois, 1878," j'ai reçu instruction de vous transmettre copie du procès-verbal de cette assemblée (vous le trouverez sous ce pli) et de vous prier de vouloir bien présenter au gouvernement fédéral nos vues sur cette matière.

Le président du bureau des propriétaires, M. Henry Holbrook, vous a télégraphié aujourd'hui pour vous dire que le protêt et le bill ci-inclus vous seraient expédiés par la poste.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. H. HODGSON,
Secrétaire du bureau des propriétaires d'établissement de conserves.

A l'hon. sir A. J. SMITH,
Ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

A une assemblée du bureau des propriétaires d'établissements de conserves de la rivière Fraser, tenue au Colonial Hotel, New-Westminster, C.-B., jeudi, le 8e jour d'août 1878, à 7 p.m.

Présents:—M. Henry Holbrook, au fauteuil, et les représentants des établissements suivants:

MM. English et Cie.,	Par MM. English et McAdair.
" Lane, Pike et Nelson,	M. J. H. Hodgson.
" King et Cie.,	M. Gustavus Wright.
" Ewen et Wise,	MM. Ewen et Wise.
Henry Holbrook et Cie.,	M. Holbrook.
British Columbia Packing Co.,	MM. Finlayson et McBirrell.
J. S. Deas,	M. Deas.
Delta Canniny Co.,	M. Laidlow.

M. Charles Wright, de l'établissement de conserves de King et Cie., est aussi présent.

Le secrétaire, M. Hodgson, donne lecture du procès-verbal de la dernière assemblée, lequel est confirmé.

Le président explique que l'assemblée a été convoquée dans le but de prendre en considération "l'Acte concernant la taxe des Chinois, 1878," projet de loi présenté par M. Walkem et que le parlement provincial de Victoria est en voie d'adopter.

Le secrétaire ayant donné lecture du bill à l'assemblée, le président invite les membres du bureau présents à exprimer leur opinion à ce sujet.

M. Gustavus Wright parle longuement et fait voir l'injustice du bill à l'égard de l'industrie des conserves. Tous les représentants présents protestent énergiquement contre le bill et recommandent l'adoption immédiate de mesures pour l'empêcher de devenir loi dans l'état où il est.

Là-dessus la résolution suivante, proposée par M. Gustavus Wright et secondée par M. Samuel Adoir, est soumise par le président à l'assemblée, qui l'adopte à l'unanimité :—

" Que les propriétaires des établissements de conserves de la rivière Fraser, ayant " entendu la lecture de " l'Acte concernant la taxe des Chinois, 1878 " protestent éner- " giquement contre l'adoption du dit acte, pour les raisons suivantes :

" (1) La main-d'œuvre chinoise est actuellement la seule main-d'œuvre disponible pour les opérations de conserves, et si l'acte est adopté, il ferme virtuellement les portes de tous les établissements du district.

" (2) L'espace de temps pendant lequel peuvent se faire les opérations de conserves est si court qu'on ne peut trouver d'autres que les Chinois qui se contentent de travailler un mois ou deux et ne font rien le reste de l'année. Plusieurs de ceux qui travaillent dans les établissements de conserves ne gagnent pas assez pendant toute la saison pour payer la taxe annuelle demandée.

" (3) Il est injuste d'exiger des bourgeois une amende pour la faute commise par leurs employés.

" (4) Une industrie qui commence et progresse comme celle des conserves mérite d'être encouragée par le gouvernement au lieu d'obstacles jetés sur sa voie.

" (5) Pour l'adoption de cet acte, plus de 1,500 blancs et sauvages qui travaillent aujourd'hui dans les établissements de conserves de la rivière Fraser se trouveront sans emploi ; et d'autres industries, telles que les scieries, en souffriront très-sérieusement."

Résolu que copie du procès-verbal de cette assemblée soit envoyée aux messieurs suivants : Ebenezer Brown, écr., M.P.P. pour la cité de New-Westminster ; MM. Donald McGillvray et Wellington Harris, M.P.P. pour le district de New-Westminster ; sir A. J. Smith, ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa ; et Alex. C. Anderson, écr., inspecteur des pêcheries, Victoria.

HENRY HOLBROOK,
Président.

(*Par télégraphe de New-Westminster, C. B.*)

OTTAWA, 11 août 1878.

L'acte imposant une lourde taxe sur les Chinois adopté par le parlement provincial. Le bill et le protêt des propriétaires d'établissements de conserves vous sont envoyés par la poste.

HENRY HOLBROOK,
Président.

A SIR A. J. SMITH,
Ministre de la marine et des pêcheries.

NEW-WESTMINSTER, C. B., 17 sept.

CHER MONSIEUR,—A une assemblée spéciale des propriétaires d'établissements de conserves tenue au Colonial Hotel aujourd'hui, les résolutions ci-annexées ont été unanimement adoptées, et j'ai reçu instruction de vous en envoyer copie en vous

priant de les transmettre de suite à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, avec demande de votre part de prendre des mesures immédiates en conséquence.

Je demeure, cher monsieur,

Votre, etc.,

J. HAYES HODGSON,

Secrétaire du bureau des propriétaires d'établissements de conserves.

A A. C. ANDERSON, écr.,

Inspecteur des pêcheries, C.B.

COPIE des résolutions dont il est question plus haut :—

" *Résolu*,—Relativement à l'action prise par le bureau des propriétaires d'établissements de conserves dans sa réunion du 20 mars 1878, recommandant l'organisation d'un établissement de reproduction de saumon sur la rivière Fraser dans le cours de la présente saison, cette assemblée prie respectueusement M. A. C. Anderson, inspecteur des pêcheries, de faire voir à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries qu'il serait désirable de porter au budget de l'exercice financier courant une somme de $25,000 pour cet objet."

" *Résolu*,—Aussi, que M. Anderson soit prié de recommander qu'un officier parfaitement compétent reçoive instruction de visiter la rivière Fraser avant la clôture de la présente saison de pêche, et d'y établir une station de pisciculture."

ROSEBANK, VICTORIA, C. B.,

23 septembre 1878.

MONSIEUR,—A mon retour d'une visite aux pêcheries du nord, je trouve, m'attendant, copie d'un mémoire adressé à l'honorable ministre par le bureau des propriétaires d'établissements de conserves de la rivière Fraser au sujet de la législation récemment faite par le parlement de cette province et contenue dans ce qu'on est convenu d'appeler " l'Acte concernant la taxe des Chinois, 1878."

Je n'ai pas de doute que pour des raisons de politique cet acte sera désavoué par le gouvernement fédéral ; cependant, je dois signaler non seulement sa portée générale pour les industries locales, mais plus particulièrement l'effet ruineux qu'il aura, s'il reste loi, sur l'industrie de la pêche, à propos de laquelle je puis parler en connaissance de cause.

Les propriétaires font voir, dans leur mémoire, comment l'acte en question leur est préjudiciable ; les observations que j'ai faites sur la rivière Fraser et ailleurs me permettent de dire que dans les conditions où se trouve présentement la main-d'œuvre en cette province, on ne pourrait exploiter cette industrie sans l'aide de la main-d'œuvre économique et comparativement habile que fournissent les Chinois. Il serait, dans bien des cas, difficile de la remplacer, même avec des gages plus élevés, par une autre également digne de confiance.

Les mesures actives prises dernièrement pour percevoir la taxe à Victoria ont déjà amené la cessation de la main-d'œuvre chinoise dans cette ville et les environs, au grand détriment de la population. On m'apprend aujourd'hui que la grève a envahi les établissements de conserves ; si cette nouvelle est vraie, comme le saumon donne encore beaucoup dans la rivière Fraser, il en résultera une perte très sensible pour les propriétaires et une diminution très considérable du rendement qu'on attendait.

Je voulais écrire directement à l'honorable ministre sur ce sujet ; mais, réflexion faite, j'ai préféré m'adresser à vous, vous laissant le soin de porter ces faits à sa connaissance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. C. ANDERSON.
Inspecteur.

A W. F. WHITCHER, écr.,
Commissaire des pêcheries,
Ottawa.

ROSEBANK, VICTORIA, C.-B.,
30 novembre 1878.

MONSIEUR,—J ai l'honneur de vous transmettre copie des résolutions adoptées par le bureau des propriétaires d'établissements de conserves de la rivière Fraser, au sujet de l'organisation d'un établissement de reproduction du saumon sur cette rivière,—résolutions qui m'ont été remises avec prière de vous les faire parvenir.

La saison était alors trop avancée pour faire quoique ce fût de pratique cette année ; j'ai retardé jusqu'à ce jour pour vous les envoyer afin que la proposition qu'elles contiennent puisse être prise en considération pendant l'élaboration du budget.

Je désire respectueusement que vous preniez connaissance, en même temps que de la requête qui vous est faite, de ma lettre du 7 janvier dernier, à laquelle j'ai l'honneur de vous renvoyer, et je recommande vivement la dite requête à votre favorable considération.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

ALEX. C. ANDERSON,
Inspecteur des pêcheries, C. B.

A l'honorable ministre de la
marine et des pêcheries.

ROSEBANK, VICTORIA, C. B.,
2 décembre 1878.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 4 juin dernier, en réponse à la vôtre du 8 mai, au sujet de la pêche à la truite et autres poissons avec des rets dans le port de Victoria, je sollicite respectueusement l'autorisation de prendre des mesures pour empêcher ce genre de pêche.

Je suggère qu'on me permette de publier dans les journaux de la localité," par autorité officielle," un avis défendant l'emploi des rets en dehors de la ligne indiquée dans ma lettre, c'est-à-dire de la pointe de l'Hôpital à la pointe Laurel. Le cas échéant, le maître de port, capitaine Nagle, s'est spontanément offert de veiller à l'observation du règlement, et les pêcheurs à la ligne m'accorderont aussi volontiers leur concours, en sorte qu'il n'y aurait pas d'autres déboursés que ceux des annonces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. C. ANDERSON,
Inspecteur.

A W. F. WHITCHER, écr.,
Commissaire des pêcheries, Ottawa.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
DIVISION DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 28 mai 1878.

MONSIEUR, — On dit que la rivière Harrison est très-favorable pour la fraie du saumon. Veuillez dire ce que vous en connaissez et si vous pensez qu'il serait bon de la réserver à cette fin.

Si vous en connaissez une autre plus favorable, veuillez l'examiner et en faire la description.

Je suis, monsieur,
etc., etc., etc.

W. F. WHITCHER,
Pour l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

A A. C. ANDERSON, écr.,
Victoria, C.B.

ROSEBANK, VICTORIA, C.B.,
2 décembre 1878.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 28 mai dernier ; dans laquelle vous me dites avoir appris que la rivière Harrison est favorable pour la fraie du saumon et me demandant s'il serait bon de la réserver à cette fin, j'ai l'honneur de vous répondre que je ne pense pas qu'elle offre des avantages spéciaux à cet égard, et je dois déclarer qu'il serait impossible de la réserver pour le but en question. C'est une rivière navigable, et elle donne les moyens de vivre aux nombreuses tribus échelonnées sur ses bords.

Pour m'en tenir au bas de la Fraser, la rivière Quequealla, tout près de Hope, est, suivant moi, préférable. Ce cours d'eau, large d'une trentaine de verges, ressemble beaucoup à la rivière Clackamass, Orégon, sur laquelle, me dit-on, un établissement de reproduction du saumon, propriété du gouvernement des Etats-Unis et en rapport avec les pêcheries de la rivière Columbia, est aujourd'hui en pleine opération.

Toutefois, c'est un sujet sur lequel j'exprime mon opinion avec beaucoup de défiance ; seul un examen fait par un expert compétent et parfaitement au courant de tout ce qu'il faut justifierait une décision.

Je reviendrai sur cette question dans mon rapport général, que j'espère vous transmettre au commencement de l'année prochaine.

J'ai l'honneur d'être monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. C. ANDERSON,
Inspecteur, C.B.

A W. F. WHITCHER, écr.
Commissaire des pêcheries.
Ottawa.

ROSEBAMK, VICTORIA, C. B., 31 décembre 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un rapport et d'autres documents relatifs aux opérations des pêches dans cette province durant l'année qui vient de finir.

1. Le résultat général est très satisfaisant et on peut l'accepter comme le prélude de développements plus considérables et plus rapides. Sur la rivière Fraser, où se fait particulièrement la pêche au saumon, le poisson a continué à donner avec beaucoup de régularité pendant toute la saison, et les différents établissements de conserves ont pu préparer plus de 100,000 boîtes et plus de 5,000 barils de saumon salé

principalement destiné à l'exportation. Le poisson a visité les hautes eaux, répandant le contentement parmi les indigènes, dont il est la principale ressource, et il a repeuplé les frayères de l'intérieur.

2. Profitant de l'autorisation qui m'en avait été donnée par le ministère, j'ai, au mois de juillet dernier, employé le capitaine George Pittendreigh comme officier des pêcheries dans le bas de la rivière Fraser et les environs. J'ai pu de la sorte mettre fin aux infractions qui se commettaient, et, bien qu'à plusieurs reprises il ait été nécessaire d'infliger de légères amendes, nous n'avons plus revu ces différends disgracieux dont nous avions tant à nous plaindre les années dernières.

3. J'ai toute raison de me flatter que les opérations de l'année dernière ont été conduites avec économie et que le poisson n'a pas été gaspillé. Sans doute, pour des causes accidentelles, il a fallu quelques fois en sacrifier ; mais alors les propriétaires des établissements le donnaient aux indigènes, qui le préparaient pour leur propre consommation.

4. Les différents arrêtés du conseil concernant la régie des pêches de cette province, ainsi que les télégrammes subséquents qui les modifiaient, ont été publiés aussitôt que reçus. Il sera nécessaire de faire quelques altérations de forme dans la proclamation, et ces modifications, avec celles qu'il faudra opérer dans les dispositions générales de "l'*Acte des pêcheries*," pour mieux les adapter aux nécessités de cette province, forment le sujet d'un rapport spécial qui accompagnera celui-ci, selon les instructions contenues dans votre circulaire du 7 décembre dernier.

5. Je dois dire à ce propos que j'ai reçu, au commencement de juillet, du procureur-général de la province, une lettre contenant une communication qui lui avait été adressée par le juge en chef sir Mathew B. Begbie, au sujet de l'opération supposée de l'arrêté du conseil. Je vous ai déjà transmis copie de ces documents avec ma requête.

6. La question du droit des Sauvages à faire la pêche, à laquelle la lettre de Sir Matthew Begbie fait allusion, est d'une extrême importance et devrait être décidée. Cependant, je me suis déjà expliqué si longuement sur ce sujet dans mes rapports précédents que je crois inutile d'y revenir, d'autant plus que le rapport spécial dont je parle revient à la charge. Je dois ajouter que le 8 août le ministre m'autorisait, par une lettre, de suspendre l'application des règlements en ce qui concerne les Sauvages. Toutefois, certain que le ministère m'approuverait, j'avais déjà donné des instructions pour que la population sauvage ne fût pas gênée dans ses opérations de pêche légitimes, pourvu qu'elle ne commît pas d'abus. En même temps il était stipulé que si les Sauvages faisaient la pêche avec les blancs et avec des engins comme ceux dont ces derniers se servent, ils devaient être considérés comme tombant sous le coup de la loi générale.

7. Tandis que je traite ce sujet, je me permettrai de vous renvoyer respectueusement aux observations contenues dans mon rapport de l'année dernière. Je n'ai que peu de choses à y ajouter, bien que j'aimerais à calmer les alarmes de ces zélés agitateurs, (peu nombreux, il est vrai) qui prétendent que l'exercice incontrôlé du droit de pêche accordé aux aborigènes devra nécessairement amener la ruine des pêcheries. Ils oublient sans doute que jusqu'à l'arrivée des blancs les pêcheries de la province étaient intactes. Jusque-là, de temps immémorial, alors que les indigènes étaient beaucoup plus nombreux qu'aujourd'hui, les pêcheries des côtes et celles de l'intérieur étaient exploitées, d'après la façon héréditaire, sans cette conséquence déplorable que, par ignorance ou par inadvertance, quelques individus veulent bien prédire. Il faut donc attribuer à d'autres causes qu'à celles-là les détériorations dont on parle. Que ces détériorations soient réellement bien apparentes, je ne suis pas prêt à l'admettre, bien que dans un cas spécial, (celui du port de Victoria) il ait été nécessaire de recommander certaines mesures restrictives ; mais ces restrictions s'appliquent aux pêcheurs blancs et non aux Sauvages, dont les intérêts ont partiellement souffert en commun avec ceux du reste de la population.

8. Jusqu'ici j'ai saisi le ministère de cette question pour des raisons d'humanité, de justice et de prudence. J'ai maintenant à ajouter que, dans mon opinion, l'exercice du droit de pêche accordé aux Sauvages ne peut être légalement contrarié. Je vous

signale une brochure accompagnant le présent rapport, publiée par le gouvernement provincial sur la question des terres des Sauvages, qui contient copie des traités faits avec les différentes tribus et en vertu desquels l'établissement d'une partie de la province fut commencé et s'est continué. Dans tous ces traités, se trouve l'article suivant : " Il est entendu, cependant, que la terre elle-même, avec ces petites exceptions, " devient pour toujours la propriété entière de la population blanche ; il est entendu, " aussi, que nous sommes libre de chasser sur les terres qui ne sont pas occupées, et " de faire la pêche comme auparavant."

Ainsi, en vertu d'un traité formel, quatorze tribus ont le droit indéniable de faire la pêche ; et le même droit, bien qu'il ne soit pas exprimé par écrit, a été considéré comme acquis pour toutes les autres, à mesure que l'établissement du pays s'est opéré.

9. C'est pourquoi je réitère la recommandation que j'ai déjà faite d'exempter formellement, par arrêté du conseil, les Sauvages de la province de l'application de la loi générale en ce qui concerne la pêche. De la sorte leur situation sera bien comprise par le public ; et on évitera le risque de voir, dans les parties éloignées de cette vaste région, des officiers trop zélés être tentés de mal interpréter la loi et provoquer des troubles qu'il est plus facile d'exciter que d'apaiser.

10. Ainsi que je vous en prévenais dans ma lettre du 23 septembre, j'ai jugé nécessaire de visiter durant l'été quelques-unes des pêches du nord de la côte. A mon retour, je fis part officiellement au lieut.-colonel Powell, surintendant des Sauvages à Victoria, de l'objet de ma visite et lui démontrai l'urgence de prendre des mesures pour faire disparaître les désagrémnnts qui sont survenus dans certaines localités entre des blancs et des Sauvages. Le colonel Powell m'informe qu'il a communiqué avec son département à ce sujet, et je pense bien que, de son côté, le chef de ce département s'est mis en rapport avec vous. Judiciairement traitées, ces matières peuvent, je crois, être arrangées d'une manière satisfaisante, et j'ai assuré le surintendant que je coopérais cordialement avec lui dans ce but.

11. Sans entrer dans le détail de ma visite au nord, dont il est question dans la lettre citée plus haut, je transcris ici quelques notes que j'ai prises dans le cours de cette visite.

RIVIÈRE NASS.

Cette rivière, qui se décharge dans le bras de mer se terminant à l'Anse Observatoire de Vancouver, près de la frontière d'Alaska, est d'une certaine étendue et peut être naviguée jusqu'à une distance de vingt milles ou plus de son embouchure par des steamers d'un faible tirant. Dans la partie inférieure, les montagnes s'élèvent abruptement du rivage. A quelques milles plus haut, elles s'éloignent en partie, laissant des alluvions d'une faible étendue. La station de pêche de M. Robertson, la seule qu'il y ait ici jusqu'à présent, est située sur la rive droite, tout près de la principale pêche du oolâhan des Sauvages, qui s'y rendent de plusieurs endroits et en grands nombres durant le printemps et au commencement de l'été. A trois milles plus haut, M. Robertson possède une maison et un grand lopin de terre en culture où, à l'époque de ma visite, les légumes poussaient extrêmement bien. Il y a une petite scierie qui prépare le bois de construction, lequel est une épinette d'excellente qualité. Cependant, les principaux bâtiments en rapport avec la pêche se trouvent à la station d'en bas ; et j'ai été surpris d'y voir autant de preuves frappantes d'industrie et d'énergie. Avec l'aide de quelques blancs, et celle de quelques Sauvages du voisinage quand c'était nécessaire, M. Robertson est parvenu à bâtir depuis l'année dernière, outre d'autres maisons, un grand bâtiment pour les opérations actuelles et futures. Cette bâtisse, qui mesure 84 pieds de largeur sur plus de 100 de longueur, a deux étages et est bien finie. Dans le bas il y a une allonge qui contient l'appareil à vapeur destiné à chauffer les cuviers pour extraire l'huile du oohâlan, opération destinée à devenir très-importante. En somme, j'ai été enchanté de l'inspection que j'ai faite, et des entrevues que j'eus avec les chefs indigènes m'ont permis de constater que M. Robertson, qui est juge de paix, conduit ses affaires, dans ses rapports avec les Sauvages, avec une prudence digne d'éloges.

L'oolâhan, quoique fréquentant quelques autres rivières le long de la côte, y compris la Fraser, n'est nulle part d'aussi belle qualité que dans la Nass. J'ai déjà parlé dans los rapports précédents de ce poisson, le *Phaleichshys* ou *Osmerus Richardsonii.* En se rendant aux frayères, les bancs atteignent l'entrée de la Nass vers la fin de mars. A partir de ce moment et jusqu'à la fin de la saison, la rivière est remplie de ce poisson, qui remonte jusqu'à l'extrémité de la marée, limites de ses frayères. Ce point, sur la rivière Nass, se trouve à une vingtaine de milles en amont de son embouchure. Après avoir déposé le frai, le poisson retourne à l'océan en la manière ordinaire; mais il est impossible de savoir quand il revient dans l'intervalle.

Les variétés suivantes de saumon fréquentent la Nass:—

1ère arrivée—Entre le 20 avril et le 10 juin; 27 à 48 lbs. de pesanteur; appelé par les indigènes *Yee-âgh* et correspond apparemment au *Saw quâi* de la rivière Fraser.

2me arrivée—Vers le 20 juin, 7 à 8 lbs., appelé par les indigènes *Missaugh* et correspond apparemment au *Suck-kâi* de la rivière Fraser.

3ème arrivée—Entre le 20 août et la fin de septembre, à peu près 15 lbs., appelé par les indigènes *Mil-laet* et correspond apparemment au *Co-hues* de la rivière Fraser.

4ème arrivée—Un beau saumon argenté de 10 à 12 lbs. succède au précédent pendant un court intervalle. Cette variété est appelée par les indigènes *You-agh.* Le saumon à nez aquilin (S. canis) appelé *Kai-neesh* dans la localité, et le *Stum maun* (*Hun-nun* ou *Hone* de la Fraser inférieure) lui succèdent tard en automne. Le premier des deux dernières variétés est un poisson qui n'a aucune valeur commerciale, bien que les indigènes le sèchent pour leur propre usage, et bien qu'il ne soit pas désagréable aux goûts les plus difficiles quand il est pris dans l'eau salée, avant d'entrer dans les rivières pour frayer. Le *Stum-maun*, poisson à chair blanche, en dernier lieu mentionné, n'est pas propre à être mariné, quoiqu'il soit agréable à l'état frais; cependant, j'apprends qu'il a été préparé dans les établissements de la Skeenâ, et on a eu tort s'il est destiné aux marchés. Les quatre premières variétés qui peuvent être regardées comme les meilleurs produits de la rivière, sont d'uue qualité supérieure et propres à être ou salées ou mises en boîtes.

Indépendamment du vrai saumon qui remonte la Nass, il y a une variété de truite de mer d'un volume considérable (10 ou 12 lbs. ou plus) qui entre dans la rivière lorsque la saison est avancée et qu'on prend près du débouché des lacs de l'intérieur au printemps. Ce poisson, connu ici sous le nom de *hâ alh* et qui correspond apparemment au *Tays-lay* de la Skeenâ supérieure, est d'une belle qualité; et si on le prenait en abondance, son exportation serait très profitable. Continuant à manger avec voracité après avoir quitté l'eau salée, cette truite (différant en cela du saumon) ne se détériore pas en remontant. De même aussi, au contraire du saumon, elle retourne à la mer après avoir frayé.

J'ai mis beaucoup de soin dans les recherches que j'ai faites sur la condition des frayères d'en haut: j'ai été bien aise de recevoir de M. Robertson l'assurance que les indigènes s'emploient activement à les protéger. Personne ne peut faire la pêche dans de certaines limites, et M. Robertson m'a relaté plusieurs circonstances qui tendent à démontrer que les Sauvages comprennent et savent apprécier l'importance de ces richesses.

Le manque de temps pour se préparer à faire face aux exigences des opérations et plusieurs autres circonstances adverses ont fait que les efforts de M. Robertson n'ont pas eu, durant la dernière saison, tous les succès auxquels il avait droit de s'attendre. C'est ce que démontrent les statistiques. Toutefois, de nouveaux arrangements pris depuis ma dernière visite et l'introduction de plus de capitaux me permettent d'espérer pour l'année prochaine de meilleurs résultats.

En terminant cette partie de mon sujet, je dois dire qu'en somme ma visite dans cette partie de la province, si elle n'a pas été dans des circonstances très attrayantes, m'a donné du moins beaucoup de satisfaction. J'ai trouvé les Sauvages de la Nass et des environs, qui étaient il y a quarante ans dans un état de barbarie absolue, singulièrement améliorés. L'influence civilisatrice de l'enseignement chrétien a fait son

œuvre ici comme dans les autres parties de la province, et si l'effet n'en est encore que partiel, nous pouvons augurer pour l'avenir les plus heureux résultats. Mais je n'ai pas à faire ici un cours de morale : ma tâche se réduit à compiler un rapport sur les pêcheries. Néanmoins, je suis tenté, ne serait-ce que pour reposer de la monotonie du sujet, de parler brièvement des efforts qui sont tentés pour améliorer la condition des indigènes de cette partie du pays.

A M. Wm. Duncan, un employé de la Société des Missionnaires de l'Eglise d'Angleterre, revient l'honneur d'avoir ouvert ce vaste champ aux opérations chrétiennes. La mission de ce monsieur se trouve à Met-hla-kâtla, à une trentaine de milles du détroit de Nass. Je n'ai pas eu l'occasion de la visiter; mais il en a été fait plus d'une description, et on a rendu au zèle et à l'énergie de son fondateur la justice qu'ils méritaient. Près du Fort Simpson, où j'ai attendu le retour du steamer de l'Alaska, le rév. M. Crosby, missionnaire wesléyen, est établi depuis quelques années et a fait beaucoup de bien. Il a une assez grande église qui fût bâtie sous sa conduite par les indigènes, joli édifice de belle apparence extérieure et très commode à l'intérieur. Partout on voit des preuves de progrès matériel. Relevant de ces stations il y en a une autre à Kincolith, à l'entrée de la rivière Nass, qui compte une église et une école, et à une vingtaine de milles en haut de la rivière une seconde qui possède une école. La première est attachée à la mission de Met-hla-katla, la deuxième à celle de Fort Simpson.

RIVIÈRE SKEENA.

Cette rivière, dont l'embouchure se trouve à environ 150 milles au sud de Fort Simpson et à 500 de Victoria, est d'un volune un peu plus grand que la Nass. Les circonstances ne m'ont pas permis de la remonter, et ma visite s'est bornée à l'entrée, où il y a deux établissements de conserves.

La Skeena, cependant, a toujours été regardée par les agents de la compagnie de la baie d'Hudson comme l'un des cours les plus fertiles de la côte nord-ouest et l'un des moins sujets aux vicissitudes du marché, qui ont toujours caractérisé la Fraser. Le poste *Babine*, situé sur le lac *Nâ-tâ*, à la tête de l'un des tributaires de la Skeena, a toujours été un marché où l'on pouvait se procurer de grandes quantités de poisson séché pour approvisionner les autres postes moins favorablement situés sur la Fraser, à peu de distance. C'est ainsi que pendant bien des années la compagnie a acheté des Sauvages, dont c'était le superflu, vingt ou trente mille saumons par année, sinon davantage. La qualité et la richesse de ce poisson ont toujours été notables quand on le comparaît avec le saumon pris dans les eaux de la rivière Fraser. Cette différence est attribuable en partie au fait que la distance qu'il parcourt est plus courte ; mais il y a aussi des raisons pour croire que sa condition est meilleure dans le principe.

Le succès des établissements de conserves situés à l'embouchure de la Skeena n'a pas été très remarquable jusqu'ici, bien que l'un d'eux n'ait commencé les opérations que récemment et qu'on ne puisse en juger en pleine connaissance de cause. Ensuite des complications que j'ai déjà expliquées ailleurs et dont le département des Sauvages est actuellement saisi, ont été un obstable partiel aux opérations de la dernière saison ; il faut espérer qu'on en préviendra le retour. Je ne puis cependant cacher mon opinion qu'une bonne partie de l'insuccès dont on se plaint est due à la ligne de conduite qu'on a suivie. Je recommanderais que le cours principal de la Skeena fût regardé comme l'endroit où l'on ne peut obtenir avec certitude que du poisson de première qualité. Les petits cours d'eau du voisinage qui semblent avoir été la principale source d'attraction pendant la dernière saison, ne donnent que des variétés d'une qualité comparativement inférieure. Il y a encore d'autres objections dont je ferai l'objet d'un rapport spécial quand j'aurai recueilli tous les renseignements nécessaires.

Autant que j'ai pu le constater, les variétés de saumon qui fréquentent la Skeena sont identiques à celles que l'on trouve dans la Nass.

BAIE ALERTE.

Cette station se trouve sur l'île Cormoran, côte orientale de Vancouver, et près de l'embouchure de la rivière *Nim-Kish*, à environ 230 milles de Victoria. M. Huson,

le propriétaire, a le bail de l'île, qu'il a obtenu de l'ancien gouvernement colonial pour un espace de 21 ans, dont 9 ou 10 sont maintenant expirés. Jusqu'ici il a borné ses opérations à saler le saumon en barils ou à le fumer; mais il est question, paraît-il, de fonder un vaste établissement de conserves dans lequel des citoyens de Victoria seraient intéressés. Actuellement, M. Huson achète principalement son poisson des Sauvages de la rivière *Nim-Kish*, à très bon marché, et les pêcheurs qu'il emploie se bornent à donner quelques coups de seines dans le voisinage. Plusieurs variétés de saumon très supérieur remontent la *Nim-Kish*, et elles paraissent être abondantes. En descendant, M. Huson eut l'obligeance de me donner un échantillon de son saumon fumé. J'en ai trouvé la qualité excellente; le saumon ainsi préparé peut, je pense, être exporté avec profit sur une plus grande échelle qu'il ne l'a été jusqu'ici.

12. Je reviens à la Fraser. Comme on le verra par les relevés, les opérations dans cette section ont sensiblement augmenté depuis l'année dernière. Trois nouveaux établissements de conserves ont été mis en œuvre, ce qui en porte maintenant le nombre à huit entre le voisinage de New-Westminster et l'embouchure de la rivière. On parle d'en construire encore un autre. Les sujets dont il est question dans les lettres du commissaire du 28 mai ont reçu toute l'attention qui leur était due. Relativement à l'un d'eux (la manière de se défaire de la sciure des moulins), je suis heureux de dire que les propriétaires de moulins se sont montrés empressés à se conformer aux règlements, et les causes de plainte ont cessé. Ces moulins sont mus par la vapeur et une bonne partie des rebuts est consumée par les fournaises; le reste est employé pour faire le remblai ou le chemin autour des bâtisses, ou, s'il ne sert pas à cette fin, il en sera disposé autrement. Je suis heureux de rendre témoignage à la promptitude avec laquelle les messieurs en question ont obéi aux ordres du gouvernement, dès qu'ils leur eussent été signifiés par l'officier local, le capitaine Pittendreigh. J'avais des craintes au sujet de la manière de disposer des déchets provenant des établissements de conserves, parce qu'ils pouvaient mettre la santé publique en danger,—bien que j'eusse remarqué l'année dernière que la plus grande partie de ces déchets disparaît rapidement devant les innombrables petits poissons qui s'en repaissent. C'est pourquoi j'ai récemment écrit au Dr. McInnes, le député de ce district, lui suggérant certaines mesures à l'aide desquelles il serait possible d'utiliser avec profits les déchets des établissements de conserves, ainsi que la chose se pratique, me dit-on. sur la rivière Columbia. Après renseignement pris, le Dr. McInnes m'écrit que ces mesures ne seraient pas praticables pour le moment. Il pense avec moi que, pour des raisons sanitaires, sinon pour d'autres, il ne faudrait pas enterrer ces déchets sur la rive, et il suggère comme alternative que les saleurs de poisson soient obligés d'aller en porter les déchets dans le mi-chenal, d'où ils seraient rapidement emportés vers la mer et ne causeraient aucun détriment. Les propriétaires d'établissements de conserves avec lesquels, sur ma demande, le Dr. McInnes s'est consulté, abondent dans cette idée, en sorte qu'il ne sera pas difficile de la faire adopter par tout le monde.

13. Il serait surperflu de ma part de m'étendre sur les différentes conditions d'un établissement de conserves tel qu'organisé pour l'exploitation du saumon dans cette province. Cependant, je dirai brièvement que tous les jours voient surgir de nouveaux appareils économiques. Ce n'est que par un système organisé d'action et une minutieuse subdivision des différents procédés que les opérations de cette industrie peuvent être conduites avec profit ou avec succès. C'est chose charmante de voir l'ordre et la régularité qui y président, et, après avoir visité tour à tour les différents établissements, il me fait plaisir de rendre hommage aux mesures de prudence et de propreté avec lesquels ils sont conduits. La manière dont ces établissements sont construits et leurs diverses répartitions intérieures indiquent leur caractère de permanence; on voit qu'ils ne sont pas temporaires. Au point de vue économique et pour son développement futur on ne saurait méconnaître l'importance de cette industrie. Déjà, sur la seule rivière Fraser, la saison de pêche donne de l'emploi à près de 2,500 hommes, dont une bonne partie est composée de jeunes Sauvages, qui sont d'un secours précieux et qui s'initient de la sorte au métier. Plusieurs Chinois sont employés aux opérations de l'intérieur, et leurs services ont une valeur spéciale. Pendant un cer-

tain temps on a appréhendé des difficultés par suite d'une loi locale adoptée durant la dernière session de la législature provinciale au sujet de l'emploi des Chinois, et les propriétaires d'établissements de conserves vous ont adressé à ce sujet un mémoire dont copie m'a été remise. Ce document expose très justement la question, et à mon retour du nord, je vous ai également écrit à ce propos. Je suis heureux de dire que les conséquences funestes qu'on craignait ont été détournées.

PÊCHE AU HARENG.

14. Ainsi que je le disais dans mon rapport de l'année dernière, une certaine quantité de ce poisson a été mise en barils pour l'exportation par une maison de Westminster. Le résultat fut malheureux: par suite de quelque défectuosité dans le procédé du paquage, tout le poisson s'est trouvé gâté. Je suis persuadé, cependant, qu'il suffit de connaître la manière de préparer ce poisson pour le marché pour en retirer profit. Autrefois, on prétendait que le hareng de cette côte était trop sec pour valoir la peine d'être paqué; maintenant, on prétend qu'il est trop gras. Dans un cas, pris hors de saison, il n'avait sans doute aucune valeur: dans l'autre, pris sur les bancs, quand il est dans toute sa vigueur, il est, suivant moi, un poisson supérieur, propre à être préparé à n'importe quelle manière. Je pense que l'attention publique se porte maintenant sur lui et qu'une tentative plus heureuse confirmera l'année prochaine l'opinion que j'ai toujours eue. Alors, comme je l'ai fait observer ailleurs, une industrie inépuisable prendra son plein développement.

D'un autre côté, le hareng a récemment donné naissance à une industrie nouvelle: je veux parler de l'extraction de son huile pour les fins du commerce. Vers la fin de novembre l'officier des pêcheries de New-Westminster m'apprit que deux personnes, MM. Hanson et Ronster, avaient commencé la pêche au hareng à Burrard Inlet, dans les environs, et extrayaient l'huile de ce poisson, dont ils gardaient les restes pour les vendre comme engrais. En vingt-cinq jours ils réussirent à recueillir 1,500 gallons d'huile, qu'on dit être de belle qualité, et évaluée à un prix plus élevé que les huiles ordinaires de poissons. Je n'ai pas encore reçu le résultat des opétations jusqu'à la fin de l'année, mais il me parviendra sans doute avant que l'aperçu général qui doit accompagner ce rapport soit terminé.

L'établissement de ces nouveaux industriels n'est pas sur la terre ferme, mais sur un chalan ou bateau plat qui va d'un endroit à un autre. L'appareil consiste en une chaudière qui fournit de la vapeur à quatre cuviers dans lesquels le hareng est passé à la vapeur, puis pressé au moyen de vis puissants attachées aux cuviers. L'huile coule au fond par des trous. Toute cette machinerie peut coûter un millier de piastres. MM. Hanson et Rouster, à part leur propre travail, emploient cinq hommes, un bateau et quatre-vingts verges de rets.

Le capitaine Pittendreigh, qui me fournit ces détails, ajoute dans son rapport: "Le hareng que j'ai vu hier (à Burrard Inlet) était de belle qualité et égal à celui des bords de l'Atlantique." On peut mettre cette dernière conclusion en doute; mais si je ne puis en admettre l'exactitude, je ne suis pas prêt non plus à la révoquer.

15. La pêche du flétan, de la morue et autres poissons, en eau profonde, sur les côtes de la province, n'a pas été jusqu'ici l'objet d'une très grande préoccupation, l'indusdrie du saumon ayant presque entièrement absorbé l'attention des capitalistes. L'année dernière, cependant, quelques particuliers de Victoria ont commencé à expédier à San Francisco du flétan frais dans la glace par les steamers qui font le trajet trois fois par mois. On porte à $3,000 la valeur de ces exportations, mais je crois ce chiffre au-dessus de la vérité. Cette industrie est susceptible de prendre de vastes développements, car le flétan est en demande constante sur les marchés de San Francisco où, en raison de sa rareté, il commande un haut prix: actellement il se vend à 50 centins la livre au détail.

Avec de l'habileté et de l'énergie, soutenues par un capital modéré, il y a dans l'industrie de la pêche en cette province, une source féconde de richesse qui n'a eu jusqu'ici qu'un développement partiel. J'ai déjà fait connaître en différents temps ses produits variés, et si l'on considère que la Colombie-Britannique possède au moins

3,000 milles de côtes, on peut se faire une idée de l'avenir de ses pêches maritimes, sans compter celui de ses pêches fluviales. Nos voisins de la Californie semblent apprécier davantage l'importance de la pêche à la morue sur la côte du nord-ouest. Une vingtaine de bâtiments de San Francisco, dont le tonnage variait de 30 à 350 tonneaux, ont fait cette pêche l'année dernière, contre six en 1872. Les plus petits bornent leurs opérations à la côte de l'Alaska; le groupe d'îles Choumagin est leur station favorite. Les gros bâtiments se rendent jusqu'à la mer Okosk; mais le poisson de ces eaux est d'une qualité inférieure à la morue d'Alaska. Sur notre propre côte, si la valeur des bancs à morue n'a pas été jusqu'ici, faute d'examen, affirmée avec autant de confiance, la nature productive de la pêche au flétan, surtout dans le groupe de la reine Charlotte, est établie depuis longtemps.

Tandis que je suis sur ce sujet, je dois dire que j'ai reçu il y a quelques mois, d'un monsieur du Nouveau-Brunswick, une lettre me demandant des informations sur les pêcheries de notre province. En réponse je lui donnai les renseignements que je pouvais avoir, avec l'autorisation de les publier s'il croyait qu'ils pouvaient intéresser d'autres que lui.

16. On s'est récemment occupé de l'amélioration de certains bancs d'huîtres naturels dans le golfe de Georgie. Un M. Owen Browne et d'autres particuliers m'ont demandé le bail de battures dans le voisinage de la rivière Fraser. J'ai eu l'honneur de vous transmettre, à la date du 1er octobre dernier, cette requête pour votre approbation.

17. Quant à la question de fixer sur la rivière Fraser un établissement pour la propagation du saumon, j'ai l'honneur de vous renvoyer à mes lettres du 30 novembre et du 2 décembre derniers, dont la première contient copie de résolutions à cet effet adoptées par le bureau des propriétaires d'établissements de conserves à New-Westminster. Je vous transmets aussi sous ce pli copie d'une lettre que j'ai récemment reçue et qui contient une description partielle des procédés suivis dans l'établissement inauguré il n'y a pas longtemps en Oregon, sur un bras de la rivière Columbia. Quelles que soient les mesures qu'on adopte à l'égard de cette matière importante, j'espère qu'on ne perdra pas de vue l'introduction du gros saumon de la Columbia. A cette fin, la place que j'indiquais dans mon rapport de l'année dernière me paraît encore la plus avantageuse; mais d'un autre côté, elle entraînera plus de frais et pour y construire et pour y entretenir un établissement. Toutefois, ainsi que je l'observais dans ma lettre, la question de l'emplacement est une de celles qu'un expert seul peut décider; aussi, je n'ose exprimer une opinion sur ce point (autrement que je l'ai fait dans ma lettre), car cette opinion, venant d'un homme qui n'appartient pas à la profession, n'inspirerait que peu de confiance et pourrait être gravement erronée.

P. S.—VICTORIA, 15 janvier 1879.

18. Depuis que ce qui procède est écrit, j'ai complété en ville l'analyse des rapports que j'ai reçus de différentes sources. Pour faciliter la comparaison j'ai conservé les mêmes prix que l'année dernière, bien que par suite de la dépression générale du commerce il y ait probablement eu une baisse dans quelques items, tandis que d'autres ont certainement subi une hausse considérable. Le résultat donne, pour 1878, $925,-766.98, contre $583,432.76 en 1877, soit en faveur de cette année une augmentation de $342,334.22.

Ainsi que je le disais en commençant mon rapport, tout promet un progrès continu et rapide dans le développement des vastes ressources de la province. Même aujourd'hui, indépendamment de la valeur monétaire directe et des bénéfices qui augmentent de l'industrie de la pêche, son effet indirect sur le commerce du pays est important. Le tonnage nécessaire pour exporter le seul poisson mis en conserves, calculé aux taux ordinaire de 26 boîtes par tonneau de jaugeage, s'élève à près de 4,400 tonneaux; pour le saumon mis en barils à environ 900 tonneaux, et pour les huiles de poisson à plus de 100: en sorte qu'il faut pour l'exportation à l'étranger entre cinq et six mille tonneaux de jaugeage, outre les opérations lucratives qu'elle crée par le transport intérieur aux ports d'expédition.

19. Cependant, pour assurer le développement futur de nos pêcheries du large et pour inspirer ce degré de confiance dans le gouvernement sans lequel aucune opération ne peut être poursuivie avec énergie, il est nécessaire d'adopter des mesures, indépendamment de celles qui ont été prises déjà : c'est au département des Sauvages que cette tâche appartient ou devrait appartenir. Dans de récentes entrevues que j'ai eues avec le surintendant colonel Powell et dans des lettres que je lui ai écrites précédemment, j'ai fortement insisté sur l'urgence d'une action immédiate et de résourdre définitivement la question des droits des Sauvages dans les localités de la côte où des troubles ont déjà éclaté et partout où il pourrait en survenir d'autres. Comme on peut inférer d'après ce que j'ai déjà dit sur ce sujet, je suis prêt à défendre, et pour des raisons de justice et parce qu'ils leur ont été concédés par la Couronne, les droits légitimes et héréditaires garantis d'une façon inaliénable aux Sauvages. Mais je ne demande pas pour eux un exès de tolérance qui les laisserait, dans l'exercice de leurs privléges, disputer aux blancs une part des magnifiques richesses dont la nature a doté nos rivages. J'espère donc encore une fois que le surintendant du département des Sauvages à Victoria, avec lequel j'ai toujours coopéré avec plaisir, va recevoir de suite instruction de résoudre cette question de la manière la plus satisfaisante. Si en cela je parais être trop pressant, c'est que la chose me paraît être d'une urgence extrême. Il ne faut laisser surgir aucun obstacle dans la voie de ce règlement, à quelque point de vue qu'on l'envisage, soit comme concernant le bien-être futur des Sauvages eux-mêmes, soit le soin immédiat du département des Sauvages, soit le développement des vastes ressources maritimes confiées à la sollicitude de votre ministère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

ALEX. C. ANDERSON,

Inspecteur des pêcheries de la Colombie-Britannique.

A l'hon. J. C. Pope,

Ministre de la marine et des pêcheries,

Ottawa.

SʇATISTIQUE du nombre et de la valeur des bâtiments, chaloupes, rets, etc, dans la province de la Colombie-Britannique, pendant l'année 1878.

Nom des stations.	Nom des gréeurs.	Batiments.				Bateaux pêcheurs.		Bateaux plats.		Nombre de pêcheurs.	Nombre de grèviers	Rets et Seines.														
												Rets à saumon.			Rets à Oolahan.			Seines à saumon.			Rets à hareng.			Seines à poisson.		
		Nombre.	Tonnage.	Valeur.	Nombre de matelots.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.			Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.
				$					$					$			$			$			$			$
New-Westminster, rivière Fraser	British Columbia Packing Co	...	...	...	...	30	1350	...	...	100	130	30	9000	4500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Près de l'entrée de la rivière Fraser	Compagnie Delta	...	...	...	...	37	1850	1	100	160	180	37	14000	7000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
New-Westminster	English et Cie	...	...	...	...	27	810	2	400	108	250	27	6480	2700	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
do	Ewen et Wise	...	...	...	...	26	1840	3	360	104	130	60	7800	7200	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Près de l'entrée de la rivière Fraser	Findlay, Durham et Brodie	...	...	...	...	20	700	1	150	80	150	50	12000	4000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
New-Westminster	Holbrook et Cie	...	...	...	...	20	900	1	100	80	300	60	22800	5700	...	...	...	...	...	...	1	400	200	...	...	...
do	Samuel Herring	...	...	...	...	22	600	2	700	88	6	70	17500	4500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
do	John Ibbotson	...	...	...	...	5	200	...	...	20	4	8	1600	1250	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
do	Frederick Kaye	...	...	...	...	5	165	...	...	20	40	12	600	960	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
do	King et Cie	1	10	2000	2	29	1160	3	440	120	225	50	12000	6000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
do	Lane, Pike et Nelson	...	...	...	...	18	900	1	25	72	113	45	10800	6000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Burrard Inlet	Hanson et Rouster	...	...	...	...	1	45	...	...	3	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1	80	50	...	...	...
Inverness, rivière Skeenâ	Cie. commerciale du Nord-Ouest	1	50	4260	4	30	1050	4	325	65	30	153	30000	6120	...	...	...	4	420	250	...	...	...	...	...	...
Aberdeen, rivière Skeenâ	Windsor Canning Co	...	...	...	...	13	468	...	...	22	32	...	708	354	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rivière Nass	Mr. Robertson	1	10	200	2	6	142	...	...	8	4	2	320	160	15	...	450	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Baie Alert	Mr. Huson	...	...	...	...	2	80	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	400	250	...	...	...	...	...	...
Sur la côte (évalués à)	Divers pêcheurs	...	...	...	...	75	7500	...	...	150	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	50	...	4000
		3	70	6400	8	366	19760	18	2600	1200	1596	604	145608	56444	15	...	450	6	820	500	2	480	250	50	...	4000

VICTORIA, C.-B., 14 janvier 1879.

ALEX. C. ANDERSON, *Inspecteur.*

STATISTIQUE des espèces, quantités et valeur du poisson, dans la province de la Colombie-Britannique, pour l'année 1878.

Nom des stations.	Nom du propriétaire.	Saumon, barils.	Saumon, boîtes.	Saumon, fumé, lbs.	Egrefin, valeur.	Flétan. frais, valeur.	Hareng, fumé, barils.	Poisson mêlé, barils.	Oolâ-han, barils.	Nombre de peaux de loup-marin.	Huiles. Huile de hareng, galls.	Huiles. Huile de chien de mer, de marsouin et autre poisson.	Huiles. Huile de oolâ-han, galls.	Poisson empl. comme engrais, hareng, ton'x.	Où vendu.
					$	$									
New Westminster, rivière Fraser	British Columbia Packing Co.	376	606000												Londres, Australie, Amérique du Sud, San Francisco, Canada, Victoria, C.B.
Près de l'ent. de la riv. Fraser	Compagnie Delta	250	792000												
New Westminster	English et Cie	375	824000												
do	Ewen et Wise	1155	657000												
Près de l'ent. de la riv. Fraser	Findlay, Durham et Brodie	320	378480												
New Westminster	Holbrook et Cie	300	576000												
do	Samuel Herring	50													
do	John Ibbotson	120													
do	Frederick Kaye	700													
do	King et Cie	335	651360												
do	Lane, Pike et Nelson	1070	559440												
Burrard Inlet	Hanson et Rouster						25				2000			10	
Inverness, rivière Skeenâ	North West'n Commercial Co.	15	264000												
Aberdeen, rivière Skeenâ	Windsor Canning Co		144000												
Baie Alert	M. Huson	258		15041											
Rivière Nass	M. Robertson	41		1700					118				1600		
Côte de la Col. Britannique	Marchands de Victoria, y compris la Cie. de la B. d'Hudson									9593					Principalem. à Londres. Ce chiffre comprend 2,500 peaux supposées avoir été vendues par des chasseurs indiens à des trafficants dans le territ. de Washington.
Exportation, d'après le rapport des douanes												*100516			
Consommation locale, moulins, mines, etc.												50000			
Par vapeurs, dans la glace, à San Francisco, Victoria et Esquimalt	Divers propriétaires	100		value $ 800	100	†3000	value $ 1200	50							
Produit total		5465	5452880	16741	100	3000	25	50	118	9593	2000	150516	1600	10	
Total, valeur				800	100	3000	1200								

* Huile, spéc. à Londres

† Flétan frais, dans la glace, à San Francisco, par vapeurs.

AJOUTEZ—Ventes de poisson frais sur les marchés, évaluées à $30,000 00
Poisson préparé pour la consommation domestique, évalué à 2,000 00

VICTORIA, C.-B., 14 janvier 1879.

ALEX. C. ANDERSON, *inspecteur*.

RÉCAPITULATION du rapport—Etat, Colombie-Britannique, 1878.

		$ cts.
5,465 brls. de saumon, salé, à $8		43,720 00
5,452,880 lbs. do en boîtes, à 13½ cts		736,138 80
16,741 lbs. do fumé, à 8 cts	$1,339 28	
(Non-énuméré) saumon fumé, valeur	800 00	
		2,139 28
50 brls. poisson mêlé, salé, à $6		300 00
25 brls. hareng fumé, à $10	$250 00	
(Non-énuméré) hareng fumé, valeur	1,200 00	
		1,450 00
118 brls. Oolâ-han, à $8		944 00
1,600 galls. huile Oolâ-han, à $1		1,600 00
2,000 galls. huile de hareng, à 50 cts		1,000 00
150,516 galls. huile de chien de mer et aut. huiles, à 40c.		60,206 40
9,593 peaux de loup-marin, à $4.50		43,168 50
Egrefin, séché, valeur		100 00
Flétan, frais, dans la glace, par steam. à San Francisco.		3,000 00
Poisson frais, vendu sur les marchés		30,000 00
do préparé, pour la consomat. locale, valeur.		2,000 00
		$925,766 98

Valeur totale en 1877	$583,432 76
do 1878	925,766 98
Augmentation	$342,334 22

ALEX. C. ANDERSON,
Inspecteur.

VICTORIA, C.B., 14 janvier 1879.

RÉCAPITULATION du rapport—Etat, Colombie-Britannique, 1878.

	$ cts.
2 steamers, 10 et 50 tonneaux	6,400 00
1 goëlette,, 10 tonneaux	200 00
366 bateaux-pêcheurs	19,760 00
18 do plats	2,600 00
604 rets à saumon, 145,608 verges	56,444 00
15 do oolâ-han	450 00
6 seines à saumon, 820 verges	500 00
2 rets à hareng, 480 verges	250 00
50 seines à poisson	4,000 00
	$90,604 00

1,200 pêcheurs; 1,596 grèviers; 2 mécaniciens; 6 matelots; 10 établissements de conserves, valeur ; 1 fabrique d'huile de hareng, valeur, $1,000.

ALEX. C. ANDERSON,
Inspecteur.

VICTORIA, C.B., 14 janvier 1879.

RÉPONSE

(111)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879;— Pour copie de tous rapports ou correspondance qui peuvent avoir été échangés entre le gouvernement et son ingénieur, ou autres, relativement au dragage de la rivière du Nord jusqu'à St. André, et donnant les raisons pour lesquelles ces travaux commencés il y a plusieurs années, n'ont pas été complétés.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 15 avril 1879.

RÉPONSE

(112)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 février 1879;— Pour copie de tous les contrats pour travaux publics, quais, etc., etc., et réparations de bâtisses sur la Grosse-Ile, depuis le 15 novembre 1873 jusqu'au 1er janvier 1879; avec un état indiquant les noms des entrepreneurs, les prix des contrats, les noms des inspecteurs des travaux, et les salaires payés à ces inspecteurs; aussi, copie de toute autre correspondance ayant rapport à ces différents sujets.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 15 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(113)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES en date du 24 février 1879 ; - pour la production de toute correspondance échangée entre le département des travaux publics et les agents des différentes lignes de chemins de fer en rapport avec l'Intercolonial, et les compagnies de bâtiments à vapeur, ou leurs représentants, dans le but d'établir, pour le transport etc., depuis certains points de l'ouest jusqu'à Halifax ou jusqu'aux ports européens, des taux de fret direct de nature et de manière à faire de la ville d'Halifax le port de chargement du Canada pendant l'hiver.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 15 avril 1879.

MACKASEY ET CIE., COURTIERS ET COMMISSIONNAIRES, ET MARCHANDS DE FOURNITURES AMÉRICAINES POUR PÊCHE, NO 31, RUE LOWER WATER.

HALIFAX, N.-E., 16 janvier 1878.

MONSIEUR,—Nous sommes agents et entretenons correspondance avec une compagnie de bâtiments à vapeur de la Grande-Bretagne ; et nous désirerions savoir de vous, pour en informer cette compagnie, quels sont les taux de fret direct pour le grain et la farine expédiés à Liverpool, G. B., *via* Halifax, et quelles sont les prix proportionnels du Grand-Tronc, du chemin de fer Intercolonial et des steamers, par quarter et par baril à partir de Montréal et de Port-Huron qui sont les points intermédiaires sur la ligne du chemin de fer Grand-Tronc. Veuillez établir ces taux suivant le cours sterling.

Nous demeurons respectueusement,

Vos obéissants serviteurs,

MACKASEY ET CIE.

A C. J. BRYDGES, écr.,

Directeur-général des chemins de fer de l'Etat.

Montréal.

MONTRÉAL, 19 janvier 1878.

MESSIEURS,—J'ai reçu votre lettre du 16 courant. Il m'est impossible de vous dire quels seront les taux entre les différents point du Canada et Liverpool, vu que ces taux varient continuellement et que je ne puis en aucune manière déterminer quel montant de fret vous entendez établir pour le trajet entre Halifax et Liverpool. Le Grand-Tronc serait prêt à transporter les produits de tout genre à partir de toutes ses stations jusqu'à la Rivière-du-Loup, pour des prix proportionnés aux taux de fret direct que cette ligne charge pour le transport jusqu'à Portland. Si vous pouviez me dire quels prix vos steamears exigeront pour le transport entre Halifax et Liverpool, il serait possible, sans aucun doute, de s'entendre sur un taux de fret direct, pourvu que les prix en question fussent assez modérés.

Votre dévoué,

C. J. BRYDGES,

A MACKASEY ET CIE.,
Halifax, N.E.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA.
BUREAU DE L'AGENT GÉNÉRAL DE FRET,
MONTRÉAL, 23 janvier 1878.

MON CHER MONSIEUR,—Je pense que 4s. 3d. par quarter serait un taux très raisonnable pour le grain. D'après les apparences actuelles, je n'hésite pas à dire qu'il serait facile de trouver des chargements; mais avez-vous bien songé aux moyens qu'il faudra prendre pour transborder le grain des chars du Grand-Tronc dans les navires ? Un bâtiment étranger ne fournirait pas les sacs nécessaires pour le mettre, et s'il vous fallait en louer pour faciliter le chargement, le taux s'en trouverait affecté. Dans le moment actuel, je ne sais pas au juste quels sont nos engagements pour nos steamers *viâ* Portland, et il me faudrait prendre quelques informations avant que je ne puisse vous promettre une cargaison.

Si vous le désirez, je passerai à votre bureau demain et nous conférerons sur le sujet.

Votre très dévoué,

P. S. STEVENSON.

A C. J. BRYDGES, écr.

P. S.—Le taux pour la farine ne se trouve pas proportionné à celui du grain. Je considère que la moitié du taux par quarter, moins 3d., devrait être celui de la farine par baril,—ce qui, à 4s. 3d. par quarter, donnerait 1s. 10½d.

MONTRÉAL, 25 janvier 1878.

CHER MONSIEUR,—Les arrangements restant les mêmes que ceux du contrat avec le chemin de fer Grand-Tronc, nous offrons le transport gratuit des sacs entre les différents ports d'embarquement, ainsi que les passages gratuits qui seront nécessaires. Les sacs vides liés par ballots qui seront délivrés aux agents des navires à Liverpool ou Glasgow, seront ramenés à Montréal sans frais. Les connaissements devront être endossés, et les sacs étant délivrés gratuitement à nos agents à Liverpool et près des navires.

Nous nous chargerions de fournir et faire coudre les sacs dans les ports de Montréal, de l'ouest du Canada ou d'Halifax, à raison de trois centins par boisseau de grain, suivant la quantité mentionné dans le connaissement, à l'exception des lots qui se trouveront en dehors de Montréal et pour lesquels le prix est de moins de cinq centins ; nous exigerions pour ces lots, deux ou trois piastres de plus, afin de couvrir les dépenses des hommes que l'on enverra sur les lieux pour veiller à la conservation des sacs.

Dans le cas où une grande partie du grain serait mise en sacs à Montréal, nous pourrions baisser nos prix d'un quart de centin.

Vos dévoués,

COLLINS ET CIE.

A C. J. BRIDGES, écr., Montréal.

MONTRÉAL, 25 janvier 1878.

MONSIEUR,—Nous désirons vous offrir des sacs à grains que nous fournirions tout remplis et cousus, à Montréal, à raison de cinq (5) centins le sac, ou que nous ferions remplir et coudre en aucun endroit hors de Montréal pour le même prix, en par vous payant les dépenses des hommes que nous paierions pour faire l'ouvrage.

Nous pouvons aussi louer des sacs vides, sans les remplir ni les coudre, à raison de quatre (4) centins la pièce. Chaque sac sera garanti en bon ordre.

La livraison devra ensuite en être faite à notre agent à Londres, Liverpool ou Glasgow.

Nous demeurons, monsieur,

Vos respectueux serviteurs,

THOS. LONNE ET LEAHY.

A C. J. BRIDGES, écr.,
Surintendant général,
du chemin de fer Intercolonial.

HALIFAX, 22 janvier 1878.

Si nous vous garantissions le service d'un bâtiment à vapeur pour le 25 février ou à peu près, donneriez-vous quatre chelins trois deniers pour le blé, et trois chelins deux deniers pour la farine pour le trajet entre Halifax et Liverpool ?

MACKASEY ET CIE.

A C. J. BRIDGES, écr.

HALIFAX, 23 janvier 1878.

Reçu votre dépêche. Si nous vous garantissions l'envoi d'un navire à Halifax, vers le 25 février, pourrait-on compter sur un chargement d'Halifax à Liverpool, à quatre chelins et trois deniers sterling par quarter pour le blé, et trois chelins deux deniers sterling par baril pour la farine ?

MACKASEY ET CIE.

A C. J. BRYDGES, écr.

MONTRÉAL, 23 janvier 1878.

Je puis vous avoir un chargement de grain à quatre chelins et trois deniers, d'Halifax à Liverpool, en par le navire fournissant les sacs et payant pour la mise en sacs. On ne saurait trouver de farine à transporter au prix que vous demandez, le plus haut prix qui soit offert ne dépassant pas deux chelins par baril. Si vous désiriez un chargement entier de grain, on pourrait en trouver à Chicago ou peut-être à Montréal. Informez-moi à ce sujet et je m'assurerez des taux qu'on pourrait obtenir.

Dites-moi aussi quelle proportion de grain vous pourriez prendre et quelle est la capacité du navire.

C. J. BRYDGES.

A MACKASEY ET CIE,
Halifax.

HALIFAX, 24 janvier 1878.

Offre trop basse. Pouvons-nous louer des sacs à Montréal, et à quel prix à peu près par quarter de grain? Si nous ne prenons que du grain, aurons-nous le même aide qui a été promis à George P. Black, écr., à l'égard de la main-d'œuvre pour la mise en sacs nécessaire à la sûreté du navire? Si nous prenions la moitié du chargement en grain et le reste en provisions, vous plairait-il de vous assurer des taux qu'on pourrait obtenir? Le steamer peut contenir entre seize et dix-sept mille barils de farine. Répondez.

MACKASEY ET CIE.

A C. J. BRYDGES, écr.

MONTRÉAL, 20 janvier 1878.

Je vais m'informer et vous renseignerai. Je ne sache pas qu'il ait été fait aucun arrangement avec Black à propos de chargements. Quant aux provisions, je m'en informe; on peut en trouver. Taux des navires: probablement vingt-deux chelins. Il sera nécessaire que vous me fassiez connaître le nom du steamer et sa classe par rapport à l'assurance.

C. J. BRYDGES.

A MACKASEY ET CIE.,
Halifax.

OTTAWA, 25 janvier 1878.

Des personnes de Montréal fourniront les sacs et se chargeront de la mise en sacs à raison de cinq centins par sac de deux boisseaux; ou bien elles loueront les sacs, sans s'obliger à les remplir ni à les coudre, à raison de quatre centins le sac.

C. J. BRYDGES.

A MACKASEY ET CIE.,
Halifax.

Halifax, 26 janvier 1878.

Envoyé dépêche par le câble aux propriétaires et reçu réponse. Le navire s'appelle *Calliope;* il est de la plus haute classe: *Veritas.* Les propriétaires ne parlent pas des frais pour les sacs, etc., ils disent qu'ils ne pourraient pas entreprendre le transport du grain pour moins de cinq chelins et six deniers par quarter. Nous avons télégraphié de nouveau.

Ne pensez-vous pas que vous pourriez obtenir cinq chelins et six deniers? Navire partira si on trouve chargement. Veuillez répondre. Nous télégraphierons de nouveau. Aidez-moi si c'est possible.

MACKASEY ET CIE.

A C. J. BRYDGES.

MONTRÉAL, 28 janvier 1878.

Impossible pour cinq chelins et six deniers; ce taux est celui de New-York, et ne laisserait rien du tout en faveur du chemin de fer Intercolonial. Je vous ai télégraphié d'Ottawa au sujet du prix pour les sacs.

C. J. BRYDGES.

A MACKASEY ET CIE.,
Halifax, N.-E.

HALIFAX, N.-E., 31 janvier 1878.

CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu vos diverses dépêches en réponses aux nôtres, y compris celle où vous dites qu'il est impossible de s'arranger pour cinq chelins et

six deniers, attendu qu'à ce prix-là il ne resterait rien pour le chemin de fer Intercolonial.

Nous vous sommes extrêmement obligés, et nous ne perdrons jamais le souvenir de la bienveillante attention que vous nous avez prêtée, non plus que des services que vous nous avez rendus ; nous nous ferons un devoir de vous offrir nos remerciments en personne à votre prochaine visite ici. Nos correspondants étrangers ne comprennent pas les avantages qu'offre la position géographique de notre ville, comparée avec celle des autres villes du continent américain, pour favoriser nos relations avec l'Europe. Nous serions très désireux de voir enfin notre port d'hiver mis en opération, et pour encourager nos amis de là-bas à en faire l'essai, nous leur avons télégraphié que nous renoncerions à notre commission et que nous n'exigerions absolument rien pour la transaction des affaires de leur navire. Dans le but d'aider autant que possible à faire venir ce bâtiment, nous avons écrit à ses propriétaires en leur transmettant votre dernière dépêche, pour leur démontrer l'impossibilité qu'il y a d'obtenir les prix qu'ils demandent.

Si cela ne vous dérangeait pas trop, peut-être auriez-vous la bonté de nous informer du plus haut prix qu'il serait possible de trouver pour le transport du grain par steamers entre Halifax et Liverpool ; nous sommes extrêmement désireux d'essayer à faire venir des navires ici, si la chose est possible.

Par rapport à cette dépêche dans laquelle nous demandions qu'on nous accordât la même aide que celle promise à M. Black, veuillez nous excuser pour l'erreur que nous avons commise ; en recevant votre réponse, nous lûmes attentivement le rapport de ce monsieur, et nous nous sommes apperçus que notre opinion se trouvait tout à fait mal fondée.

Vous remerciant de nouveau pour l'attention que vous avez bien voulu nous accorder.

Nous demeurons respectueusement, etc.

MACKASEY ET CIE.

A C. J. BRYDGES, écr., Montréal.

MONTRÉAL, 4 février 1878.

MESSIEURS,—J'ai reçu votre lettre du 31 du mois dernier, et je vois avec peine qu'aucun résultat pratique n'est sorti de notre correspondance par voie de télégraphe. J'aimerais certainement beaucoup moi aussi de voir Halifax devenir un port d'embarquement pour le grain, etc., pendant l'hiver, et je crois que la chose pourrait se faire sans difficulté.

Le taux actuel de fret sur le grain, depuis Toronto jusqu'à Liverpool, est de 16s 6d. par quarter. On l'expédie pour ce prix soit par Portland ou par New-York ; vous pourriez en conséquence trouver le même taux, mais rien de plus.

Le Grand Tronc exigerait 45 pour cent de ce taux, ce qui équivaudra à 5s. 3d., le quarter. La mise en sacs du grain et l'usage des sacs coûteront un chelin par quarter—ce qui laissera 5s. 3d., pour le trajet entre la Rivière-du-Loup et Liverpool.

Le gouvernement a consenti à prendre une couple de chargements à raison de 1s. 3d., en sorte qu'il resterait juste 4s., pour le steamer.

Si le taux était de 12s. par quarter cela donnerait 4s. 3d. à 4s. 6d. par quarter pour le navire à partir d'Halifax, ce qui est le prix le plus élevé que l'on puisse avoir. Je pense qu'on ne doit pas s'attendre à voir maintenir ce taux de 1s. 3d. entre la Rivière-du-Loup et Halifax, car il est évident que cette somme est insuffisante pour couvrir les frais de transport.

C'est avec plaisir que je vous donnerai en aucun temps toute autre information qu'il sera en mon pouvoir de vous transmettre, et je serai heureux de recevoir votre visite lorsque je me trouverai à Halifax.

Votre dévoué,

C. J. BRYDGES.

A Messieurs MACKASEY et Cie.,
Halifax.

HALIFAX, N.-E., 21 février 1878.

CHER MONSIEUR,—Nous avons reçu votre lettre du 14 courant et pris note de son contenu, dont nous avons envoyé des extraits à nos amis de la Grande-Bretagne, avec une carte marine donnant une description géographique de ce continent ainsi que la localisation du chemin de fer Intercolonial, du Grand-Tronc, et des lignes directes de chemins de fer allant à San-Francisco; cette communication doit leur être parvenue à l'heure qu'il est. Nous avons reçu d'eux par la dernière malle anglaise, une lettre datée du 4 courant, dans laquelle ils nous disent qu'aussitôt qu'ils auront un navire disponible, ils m'en avertiront par une dépêche; ils ajoutent qu'ils seraient contents d'ouvrir un commerce entre Halifax et Liverpool, mais qu'il leur est impossible de s'y engager à des prix ruineux.

La dépêche qu'ils nous ont envoyée à ce sujet était conçue en ces termes : *ne pourons pas accepter moins de 5s. 6d. pour Liverpool.* Nous avons compris que les navires seraient venus moyennant ce taux, mais qu'on aimerait avoir davantage.

Nos amis nous ont transmis, avec leurs lettres en question, un mémoire d'une société commerciale de Glasgow, duquel vous trouverez copie ci-jointe : "Nous trouvons que les taux sont plus hauts de ce côté-ci de l'océan qu'ils ne le sont chez vous, et nous vous transmettons à ce sujet un mémoire que nous avons reçu d'une société de Glasgow." Ils nous ont passé ce mémoire parce que nous avions reçu de la compagnie du Grand-Tronc une lettre et une dépêche nous disant que si nous faisions l'offre formelle d'un navire à raison de 6s. 9d. par quarter de grain, cela pourrait favoriser les affaires. Nous avons télégraphié en conséquence à nos amis d'Angleterre; mais dans l'intervalle, le navire dont il était question avait été envoyé dans un port de la Méditerranée, attendu que l'on ne considérait pas nos taux comme étant assez rémunérateurs. En portant ces taux à 12s. 3d. par quarter pour le transport du grain entre Toronto et Liverpool, il resterait à l'armateur, pour le trajet à partir d'Halifax, cinq chelins et six deniers, sur lesquels il lui faudrait payer pour la main-d'œuvre, les sacs et la mise en sacs.

	s.	d.
Taux proportionnel du Grand-Tronc, 45 pour cent	5	6
" " du chemin de fer Intercolonial, 2 pour cent.	1	3
Balance restant pour le steamer	5	6
	12	3

Dans le cas où ils nous télégraphieraient de nouveau à l'égard du fret pour les steamers, nous sommes maintenant dans une position plus avantageuse que celle qui nous était faite il y a un mois quant à certains détails; et nous pouvons opérer avec plus d'économie, vu que la mise en sacs peut être faite à Montréal pour la moitié du prix qu'il en coûte pour la faire ici au moyen de l'élévateur. Vous pourriez nous donner votre opinion sur le mémoire ci-joint; qaunt à nous, nous pensons que l'on ne saurait se reposer sur la partie de ce mémoire qui a rapport à Portland.

Nous demeurons vos respectueux serviteurs,

MACKASEY ET CIE.

A C. J. BRYDGES, écr.,
Surintendant des chemins de fer de l'Etat.

MONTRÉAL, 27 février 1878.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu ce matin votre lettre du 22 courant, et je prends note de son contenu. J'espère que j'irai sous peu de jours à Halifax, et j'aurai occasion de vous entretenir sur le sujet en question.

Les taux sont quelque peu sujets à des fluctuations, mais dès que vous serez en mesure de savoir à quelle époque on sera prêt à mettre un steamer à la disposition des expéditeurs de grain, je serais heureux que vous m'en transmissiez la nouvelle soit par lettre ou par dépêche télégraphique.

Votre dévoué,

C. J. BRYDGES.

A MESSIEURS MACKASEY et Cie.,
Halifax, N.-E.

MONTRÉAL, 20 mars 1878.

CHER MONSIEUR,—Soyez assez bon que de m'informer si vous pourriez trouver au Canada un chargement de grain pour un steamer qu'on attend à Halifax ; et, dans le cas où vous en trouveriez un, veuillez me dire à quel taux de fret direct l'on pourrait s'arranger pour le transport de ce grain jusqu'à Liverpool, et aussi quel serait votre part proportionnelle de ce taux entre la Rivière-du-Loup et Portland, en prenant pour base, bien entendu, le taux ordinaire de votre port.

Votre dévoué,

C. J. BRYDGES.

JOHN PORTEOUS, écr.,
Portland.

P. S. STEVENSON,
Agent général du fret.

JOHN PORTEOUS,
Sous-agent général du fret.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,
BUREAU DU SOUS-AGENT GÉNÉRAL DU FRET,
MONTRÉAL, 25 mars 1878.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu aujourd'hui votre lettre du 20 courant, demandant un chargement de grain pour Halifax.

Je ne pense pas qu'on puisse obtenir aujourd'hui 9s. pour le transport entre Toronto et Liverpool, et je ne vois pas qu'un steamer qui serait spécialement affecté à cet usage, puisse accepter la part proportionnelle qui lui serait faite sur ce taux de 8s. 3d., que l'on offre pour le transport à partir de Chicago. Les affaires du mois courant nous empêchent de nous occuper du grain canadien.

Votre dévoué,

JOHN PORTEOUS.

A C. J. BRYDGES, écr.,
Montréal.

HALIFAX, N.-E., 5 décembre 1878.

CHER MONSIEUR,—Dans l'entrevue que vous avez bien voulu avoir avec quelques-uns de ceux qui ont intérêt à ce qu'Halifax devienne le port d'hiver du Canada, vous avez déclarez que vous étiez en train de faire prendre les renseignements les plus précis sur le coût du transport du grain par le chemin de fer Intercolonial. Vu que le comié exécutif de la Chambre de Commerce doit s'assembler en cette ville sous peu de jours, et que ce sujet devra être discuté devant lui, voudriez-vous avoir la bonté de me dire quels sont les plus bas prix auxquels le grain pourrait être transporté par le chemin de fer en question, et quels sont les taux proportionnels pour le reste du chargement.

Et obligez, votre dévoué serviteur,

JOHN DOULL,
Président de la Chambre de Commerce de la ville d'Halifax.

A l'honorable CHARLES TUPPER, C.B.

MONCTON, N.-E., 21 décembre 1878.

CHER MONSIEUR,—Conformément aux instructions que j'ai reçues de vous, j'ai fait des recherches sur le prix de revient du transport du grain et autres articles de fret, depuis la Rivière-du Loup jusqu'à Halifax, et je fais maintenant mon rapport comme suit :

Les comptes qui se rapportent à cette matière ne sont pas tenus de façon à ce qu'on puisse en obtenir facilement les informations voulues, mais j'ai fait des calculs que j'ai basés sur les dépenses du chemin de fer pour l'année dernière et qui donneront, je crois, une bonne idée du coût du transport en question.

Non content de vous transmettre le résultat de mes calculs, je désire vous en expliquer les details ; et pour atteindre ce but d'une manière encore plus satisfaisante, j'ai cru devoir accompagner ce rapport de plusieurs tableaux dans lesquels je donne tous les chiffres se rapportant au sujet qui nous occupe.

En consultant les états du comptable qui se trouvent annexés au rapport annuel de M. Brydges pour l'année 1878, vous verrez que la dépense totale pour les frais de traction, déduction faite des appointements et des dépenses du surintendant, a été de $530,354.22.

Les locomotives ont parcouru 2,160,080 milles en remorquant des convois de toutes sortes ; mais elles n'en ont parcouru que 1,275,726 avec des convois de fret,—en sorte que la proportion des dépenses pour les frais de traction qui, à proprement parler, résultant du trafic du fret, est de $313,264.63. Cette proportion donne pour les convois de fret un taux de 24·55 centins. En établissant le montant des frais de traction, j'ai cru ne devoir pas tenir compte des appointements du surintendant, etc., et ce, afin de réduire autant que possible le chiffre du prix de revient.

L'item le plus important qui vienne ensuite regarde les dépenses pour les wagons. En en faisant le relevé, je laisse de côté les réparations des wagons à voyageurs ainsi que celles des wagons-postes et des wagons affectés aux messsgeries et au bagage, et je ne tiens pas compte du combustible et autres articles de consommation à l'usage du chemin de fer ; je retranche également les gages des conducteurs, des garde-bagage et des garde-frein employés sur les convois de voyageurs. J'ai établi une proportion pour l'huile et les tampons ainsi que pour diverses dépenses des wagons, de la même manière que je l'ai fait par rapport aux frais de traction, afin de distinguer la juste part de ces dépenses attribuable aux convois de fret ; et le taux ainsi calculé d'après les chiffres qui résultent de ces calculs donne 11·02 centins comme étant le coût des dépenses de wagons pour chaque mille parcouru par les convois de fret.

Dans les dépenses pour l'entretien de la voie et des constructions, je n'ai fait entrer que trois items, savoir : les gages des hommes, les réparations du chemin, des clôtures, etc., et les rails, et enfin les liens et les traverses. Ici encore, j'ai établi une proportion des frais de traction, et par le résultat de ce calcul, j'ai constaté que la proportion des dépenses pour ces items est de 15·02 centins pour chaque mille parcouru par les trains de fret.

Je n'ai pas tenu compte des restaurations, des dépenses de stations, ni des dépenses générales, parce que tout ceci ne serait que peu ou point augmenté par le trafic du fret direct. Ce que j'ai alloué pour l'entretien de la voie et des constructions pourrait aussi être laissé de côté pour la même raison, surtout si la durée des rails d'acier devait être aussi longue qu'on le dit.

Ainsi donc, le prix de revient pour chaque mille parcouru par les trains de fret serait donc comme suit:

Frais de traction..	24·55
Dépenses pour les wagons	11·02
Total pour ces deux items	35·57
Entretien de la voie et des constructions..................	15·02
Coût total en centins pour chaque mille parcouru par un train de fret.	50·59

Le nombre de wagons fermés chargés dont se compose un train de fret est de quinze (15); et, suivant notre tarif, chaque chargement de wagon fermé est de dix tonnes,—ce qui donne 150 tonnes de deux mille livres par train.

Il suit donc de tout ce que ci-dessus qu'en prenant pour base les trois items de dépenses en question, lesquels se montent à 50.59 centins par mille parcouru, le coût par tonne de fret pour chaque mille, se trouve être de 33·100 d'un centin; ou bien, si l'on ne tient compte que des frais de traction et des dépenses pour les wagons, ce coût est de 23-100 d'un centin. Le coût par wagon chargé pour chaque mille serait, dans le premier cas, de 3·37-100 centins; dans le second cas, 2·37-100 centins.

Un quarter de grain se compose de huit boisseaux, et l'on met ordinairement cinquante quarters par wagon. Pour les fins du transport on évalue à 60 livres le boisseau de grain (blé,) en sorte que le chargement d'un wagon comprend 400 boisseaux, soit 24,000 livres.

La distance depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Halifax est de 561 milles; si on multiplie ce chiffre par 3·37-100 centins, on trouvera que les frais de traction pour cette distance s'élèvent à $18.90 par chargement de wagon, soit à $37\frac{4}{5}$ centins par quarter de blé.

Mais en prenant pour multiplicateur le taux le moins élevé, qui est de 2·37-100, tel qu'il est expliqué ci-haut, le prix de revient du transport à partir de la Rivière-du-Loup jusqu'à Halifax se trouverait fixé à $13.29 par chargement de wagon, ou à $26\frac{1}{2}$ centins par quarter de blé.

Le taux le plus bas auquel ait consenti M. Brydges a été 1s. 3d. sterling—(30 centins le quarter,) ce qui donnerait $15.00 par chargement de wagon.

M. Black m'a dit que la compagnie Allan serait disposée à faire une différence de six deniers par quarter en faveur du fret par voie de mer d'Halifax contre le taux qu'elle demande pour celui de Portland, mais ceci ne laisserait encore que $5.00 par chargement de wagon pour le transport par chemin de fer, ce qui ne couvre pas la moitié des frais de traction, même en faisant nos calculs d'après les plus bas taux que j'ai mentionnés.

En examinant avec attention les chiffres que je vous donne, il est facile de voir qu'on ne peut transporter le fret en question pour moins de $13.00 par wagon, soit 26 centins le quarter de grain, sans souffrir une perte réelle.

Le transport du grain est une chose qui vaut la peine d'être entreprise même au taux en dernier lieu mentionné, parce qu'il ne tarderait pas à attirer d'autre commerce; et il ne faut pas oublier que la vue d'un grand trafic se faisant et passant par la voie ferrée, produirait un bon effet sur l'esprit de la population.

Le chargement d'un bâtiment de mer se compose d'à peu près 200 chargements de wagons, dont 80 sont de grain, et le reste (120) sont de provisions de toutes sortes, tel que farine, bœuf, lard, graisse, beurre, fromage et viandes mises en boîtes, la plupart de ces articles sont habituellement transportés à tant par tonne, et il s'agirait d'en établir le taux en prenant pour base le coût général du transport calculé sur les frais de traction, c'est-à-dire $\frac{23}{100}$ de 1 centin par tonne de fret pour chaque mille de chemin parcouru. Car l'on ne pourrait guère s'attendre à ce que nous transportions ces articles de provisions à aussi bon marché que le grain, lorsque les autres chemins de fer obtiennent des taux relativement plus élevés pour les mêmes objets.

Si le quai de Richmond était capable de recevoir d'un seul coup l'emmagasinage d'environ 140 chargements de wagons de fret, je ne verrais pas d'impossibilité à ce que qu'on pût faire le service voulu dès cet hiver, avec le nombre de wagons que nous avons à l'heure qu'il est. L'on pourrait aussi se contenter du nombre actuel des locomotives qui se trouvent sur la ligne en les faisant servir à des voyages supplémentaires.

Il y a toutefois un point important qu'il ne faudrait pas oublier: je veux parler des amoncellements de neige. Non-seulement cet inconvénient interromprait les affaires, mais l'usage que l'on ferait des locomotives à l'époque de ces amoncellements les endommagerait au point de les mettre bientôt hors de service.

En réalité, nous n'avons pas encore eu d'hiver rigoureux depuis que le chemin de fer a été mis en opération jusqu'à la Rivière-du-Loup.

J'aurais dû expliquer plus haut que le taux de $1[illegible].00 que je propose d'établir par chargement de wagon pour le grain sera pour 12 tonnes, tandis que les calculs que j'ai faits sur les fais de traction et dont résulte un taux de $13.29 par wagon sont basés sur une pesanteur de dix tonnes seulement. C'est donc un avantage additionnel de deux piastres par wagon que nous offrons.

Je regrette que ce rapport se soit fait attendre si longtemps, mais en justice pour moi-même, je dois expliquer la raison des retards dont il a souffert.

Vous vous rappellerez sans doute que vous m'aviez donné instruction d'écrire à M. Taylor pour le prier de me donner son avis sur le sujet qui nous occupe. J'ai écrit à ce monsieur, mais je n'ai encore reçu de lui aucune réponse. Le 14 décembre, je recevais de sa part la dépêche suivante : " Votre communication reçue, répondrai sans retard ; j'étais absent."—A l'heure qu'il est je n'ai pas encore reçu de lettre en réponse à la mienne.

J'ai reçu la dépêche de M. Schreiber le 21 et me suis mis immédiatement en devoir de faire le présent rapport ; je n'ai pu, cependant, terminer avant aujourd'hui, parce que j'ai dû m'occuper à faire mon rapport général et que je me suis trouvé également engagé dans d'autres affaires que j'avais déjà en mains.

Votre obéissant serviteur.

D. POTTINGER.

P. S.—Je joins au présent rapport quatre tableaux. D. P.

A l'honorable C. TUPPER, C. B.
Ottawa.

Les frais de traction pour l'année expirée le 30 juin 1878, moins les appointements du mécanicien en chef, des commis, et les dépenses de bureau ont et de $530,354.22, pour 2,160,080 milles parcourus par des convois de toutes sortes, ce qui donne une proportion de $313,264.63 pour 1,275,726 milles de distance parcou rue par les trains de fret,—soit, un taux de 24·55 centins par mille.

La dépense pour les wagons durant l'année expirée le 30 juin 1878, pour 1,160,080 milles parcourus par les trains de fret, a été comme suit:—

———			—	Dépense proportionnelle pour la distance parcourue par des trains de fret.	Taux en centins
			$ cts.	$ cts.	
Réparations aux wagons à fret et aux fourgons			88,044 95	88,044 95	6 90
Salaires des conducteurs et des garde-freins		$99,878 83			
A déduire pour conducteurs des convois de voyageurs (31)	$23,520 00				
A déduire pour chaque conducteur de convois de voyageurs, 1 gardien de bagage et 2 garde-freins—31 × 3=93×$423	39,339 00				
		62,859 00			
			37,019 83	37,019 83	2·90
Huile et chiffons pour tampons			10,785 84	6,370 03	0·50
Divers			15.643 24	9,238 77	0·72
			151,493 86		
Ce qui donne pour une distance de 1,275,726 milles de chemin parcouru par des trains de fret, proportion, etc.				140,673 58	11·02
Soit pour chaque mille parcouru par un train de fret, un taux de 11·02 centins.					

La dépense pour l'entretien de la voie durant l'année expirée le 30 juin 1878, pour 2,160,080 milles de chemin parcouru par des trains de toutes sortes, a été comme suit :—

—	—	Dépense proportionnelle pour la distance parcourue par des trains de fret.	Taux en centins.
	$ cts.	$ cts.	
Gages des hommes pour réparer le chemin, les clôtures, etc.	275,231 09	162,549 28	12·74
Rails et liens	18,324 35	10,822 22	0·85
Traverses	31,056 43	18,341 68	1·43
	324,611 87		
Ce qui donne, pour une distance de 1,275,726 milles parcourus par des trains de fret, une proportion de		191,713 18	15·02
Soit, par mille, 15·02 centins.			

Evaluation en centins de la dépense des trains de fret par mille :—

Frais de traction		24·55
Dépenses de wagons :—		
Réparations aux wagons à fret et aux fourgons	6 90	
Appointements des conducteurs, etc	2·90	
Huile et chiffons pour tampons	0·50	
Divers	0·72	
		11·02
		35·57
Entretien de la voie et des constructions :—		
Gages des hommes pour réparer le chemin, &c	12·74	
Rails et liens	0·85	
Traverses	1·43	
		15·02
		50·59

(Télégramme.)

HALIFAX, N. E., 26 décembre 1878.

La Chambre de Commerce se réunit cette après-midi. Veuillez, si c'est possible, me donner des instructions par le télégraphe demain matin.

GEO. P. BLACK.

A l'honorable CHARLES TUPPER,
Ministre des travaux publics.

(Télégramme.)

HALIFAX, N.E., 28 décembre 1878.

Question du port d'hiver remise à l'assemblée ajournée à vendredi prochain.

GEO. P. BLACK.

A l'honorable CHARLES TUPPER,
Ministre des travaux publics.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
Ottawa, 30 décembre 1878.

La question relative au prix de revient du transport du grain et autres effets par le chemin de fer Intercolonial depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Halifax m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire rapport que le coût de ce service, calculé d'après les opérations de l'année dernière, et sans tenir compte d'aucune dépense encourue soit pour les besoins des stations ou pour l'administration et l'entretien de la voie, est de 26½ centins par quarter de grain, et de 110½ centins par tonne pour toute autre marchandise ; mais si l'on pouvait compter sur du fret à 90 centins la tonne pour le retour des navires, je crois qu'il serait possible de transporter le grain à 13 centins par quarter et les autres marchandises à 63 centins la tonne sans souffrir aucune perte.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A. F. BRAUN, écr.,
Secrétaire du département des travaux publics,
Ottawa.

HALIFAX, N.E., décembre 1878.

CHER MONSIEUR TUPPER,—Un certain intérêt commence à se manifester à propos de la question du port d'hiver projeté pour le transport du grain, et nous sommes nous-mêmes très désireux de voir s'effectuer un mouvement favorable à l'exécution d'un projet si important pour les intérêts de la ville d'Halifax. Vous vous rappelez sans doute l'entrevue que nous avons eue ensemble la dernière fois que vous êtes venu ici, et nous comptons toujours que vous nous prêterez toute l'assistance qu'il vous sera possible. Vu que vous avez parlé de recherches qui devaient être faites pour déterminer les plus bas prix auxquels le grain pouvait être transporté sur le chemin de fer Intercolonial, et quelle réduction il serait possible de faire pour favoriser l'entreprise, notre désir actuel serait de connaître le résultat de ces démarches et de savoir à quel chiffre l'on pourrait fixer le transport du grain. Divers calculs ont été faits pour établir le coût réel de ce transport, lequel varie de 9d. à 1s. 3d., mais il appartient au gouvernement de décider à quelles conditions les autorités du chemin de fer devraient s'en tenir à l'égard de cette branche d'industrie.

Nous serions véritablement bien aises que la chose fût arrangée de façon à attirer vers votre port le trafic en question, et nous attendrons avec beaucoup d'intérêt le résultat de vos démarches ainsi que l'expression de votre opinion sur le sujet. La saison se trouvant déjà fort avancée, une prompte réponse de votre part nous obligerait beaucoup.

Nous sommes, vos très dévoués.

W. H. RICHEY.
M. B. DALY.

OTTAWA, 3 janvier 1879.

Note.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que, dans son opinion, il serait important d'attirer vers les ports du Canada le trafic direct des grains et autres produits exportés en Europe, afin d'aider par ce moyen à étendre nos relations commerciales et favoriser le développement de quelques-unes de nos industries.

Que dans le but de faire participer le chemin de fer Intercoloniol à l'obtention de ce résultat, le soussigné croit qu'il serait à propos que le grain et les autres produits que l'on exporte en Europe, fussent transportés sur cette ligne, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Halifax, (561 milles) au prix de revient réel de ce transport ;—lequel, d'après

des rapports et calculs qui ont été faits à ce sujet par les officiers du chemin de fer en question, se réduit aux taux suivants, savoir ; pour le grain, 26½ centins par quarter (8 boisseaux) ; et pour les autres produits, $1. 10½ par tonne de 2,000 livres.

Il est en conséquence recommandé que ces taux soient établis sur le chemin de fer Intercolonial pour le fret direct du grain et autres produits que l'on exportera en Europe *viâ* cette ligne.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des travaux publics.

Rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 4 janvier 1879.

Vu la note de l'honorable ministre de travaux publics, datée du 3 janvier 1878 et dans laquelle il expose : Que dans son opinion il serait important d'attirer vers les ports du Canada le trafic direct des grains et autres produits exportés en Europe, afin d'aider par ce moyen à étendre nos relations commerciales et favoriser le développement de quelques-unes de nos industries ;

Que dans le but de faire servir le chemin de fer Intercolonial à la réalisation de ce projet, il croit qu'il serait à propos que le grain et les autres produits que l'on exporte en Europe fussent transportés sur cette ligne, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Halifax (distance de 561 milles) à des prix n'excédant pas le coût réel de tel transport,—lequel, d'après des rapports et des calculs qui ont été faits à ce sujet par les officiers du chemin de fer en question, se réduit aux taux suivants, savoir : pour le grain, 26½ centins par quarter (8 boisseaux), et pour les autres produits, 1.10½ par tonne de 2,000 livres ;

Et qu'il recommande en conséquence que ces taux soient établis sur le chemin de fer Intercolonial pour le fret direct du grain et autres produits que l'on exportera en Europe *viâ* cette ligne.

Le comité adhère à la recommandation ci-dessus et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH.
Greffier du conseil privé.

(*Télégramme.*)

HALIFAX, 7 janvier 1879.

Avez-vous quelque objection à ce que votre télégramme soit publié ? il est arrivé trop tard pour l'assemblée, mais il a été lu au comité exécutif. Télégraphiez réponse.

JOHN DOULL.

A l'honorable DR. TUPPER,
Ottawa.

OTTAWA, 10 janvier 1879.

MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme du 7 courant, demandant la permission de publier les taux de fret direct qui doivent être adoptés pour le transport du grain et autres produits sur la ligne de l'Intercolonial, j'ai reçu instruction de vous transmettre, pour les fins désirées, une copie de l'arrêté du conseil en date du 4 courant, lequel fixe ces taux de fret direct.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A JOHN DOULL, écr.,
Pictou, N.-E.

HALIFAX, N.-E., 10 janvier 1879.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de vos différents télégrammes, et j'ai à vous remercier pour m'avoir fourni si promptement les informations désirées. Votre dépêche relative aux taux en question ne m'est parvenue qu'après le règlement de cette question de notre port d'hiver par la Chambre de Commerce.

Je ne puis pas dire que je me trouve désappointé par le résultat de vos démarches, bien qu'il n'ait certainement pas beaucoup amélioré la perspective que nous entretenions de faire de notre ville un port d'exportation pour le grain. Il est toujours satisfaisant de savoir que le gouvernement actuel est au moins disposé à faire plus que n'a fait l'ancien pour favoriser nos intérêts, et j'espère encore qu'on nous fera plus tard des concessions plus avantageuses.

Selon la promesse qu'il nous en avait faite lorsqu'il est venu ici pour la dernière fois, Sir Hugh Allan m'a écrit pour me dire que les plus bas prix auxquels il pourrait transporter le grain d'ici à Liverpool seraient les taux de New-York, moins 10 pour cent;—ce qui ne laisserait que 13 ou 14 centins pour le chemin de fer Intercolonial. Vous vous rappellerez que l'année dernière, il offrit une réduction d'un tiers, ou à peu près 30 centins.

Il y a entre cette ville et New-York une différence de près de dix pour cent rien que sur les droits de port; M. Allan ne fait donc en réalité aucune réduction quant à la différence du temps employé par les steamers pour faire la traversée,—différence très importante et qui finira par nous laisser l'avantage.

Par exemple, Halifax est de 760 milles plus près de Liverpool que Baltimore, le présent port de chargement de la ligne Allan de ce côté-ci de l'Atlantique,—ce qui fait une différence de 1,520 milles sur le voyage pour l'aller et le retour. L'un des steamers de cette ligne pourrait donc faire entre Halifax et Liverpool près de quatre voyages contre trois qu'il fait en partant de Baltimore; ou, autrement, si l'on veut, trois steamers pourraient faire, en partant d'Halifax, le même service qui en prend actuellement quatre à partir de Baltimore—différence énorme qui se chiffre à 33½ pour cent.

Depuis que j'ai écrit ce qui précède, j'ai reçu de Sir Hugh Allan une lettre dont je vous transmets copie; vous y verrez que ce monsieur est évidemment disposé à modifier ses taux.

Je suis, monsieur,
Votre très respectueux,

JOHN DOULL.

A l'honorable C. TUPPER, C. B.

MONTRÉAL, 7 janvier 1879.

CHER MONSIEUR,—Je vois par les journaux, qu'à une assemblée de la Chambre de Commerce d'Halifax quelqu'un a prétendu que je n'étais pas favorable au projet que vous nourrissez de faire de votre ville le port d'hiver du Canada. Je ne puis comprendre sur quelle raison on a pu s'appuyer pour faire une pareille remarque, car je me suis toujours montré bien disposé en faveur de ce projet et j'approuve l'idée de faire d'Halifax le terminus de nos steamers pendant l'hiver, si la chose est possible.

Je vous ai offert à plusieurs reprises de transporter le fret d'Halifax à un taux moindre que la différence des dépenses que nous encourons pour nous rendre dans un port des Etats-Unis; et je serais heureux, en vérité, que les marchands d'Halifax fissent en sorte que nous ayons toujours des chargements à prendre dans le port de votre ville. Si ces arrangements pouvaient se faire, comptez bien que nous ne tiendrions en aucune façon à envoyer nos bâtiments plus loin vers l'ouest.

Vous comprenez que cette question ne me regarde pas, et que le gouvernement n'a rien à y voir, rien plus qu'aucune autre personne à part des marchands d'Halifax eux-mêmes.

A moins que ces messieurs ne soient résolus à se lancer dans les affaires et qu'ils ne fournissent des chargements qu'ils tiendront prêts d'avance pour les steamers,

antérieurement à leur arrivée dans le port, il est impossible que la ville d'Halifax atteigne jamais la position qu'elle ambitionne.

Les navires ne sauraient être retardés, forcés que nous sommes de prendre la mer à des jours marqués. Vu que nous avons le contrat pour le transport des malles, le steamer doit toujours être prêt à partir au jour fixé;—ce qui ne peut se faire qu'en trouvant des chargements tout prêts lorsque le bâtiment rentre dans le port, et en faisant la plus grande diligence pour les expédier.

Ainsi que nous vous l'avons déjà expliqué plusieurs fois, nous ne sommes ni expéditeurs ni commerçants de produits d'aucune espèce. Nous sommes exclusivement entrepreneurs de transport, et nous trouvons que nous avons assez à faire de diriger nos entreprises dans la manière qu'il convient; mais je serai entièrement satisfait si les marchands d'Halifax entreprennent effectivement de faire de cette ville leur port d'hiver, et si, en tenant des changements à la disposition de notre flotte à mesure qu'elle rentrera dans le port, ils peuvent nous faciliter le moyen de prendre Halifax pour le terminus de notre ligne, sans qu'il soit nécessaire d'envoyer ailleurs aucun de nos bâtiments.

Je répète que si vous fournissiez les chargements nécessaires, je serais disposé à faire pour leur transport une réduction considérable sur les taux de fret que nous demandons généralement dans les ports américains, et je ferai tout ce qui sera en mon pouvoir pour favoriser cette entreprise par tous les moyens possibles.

Votre dévoué,

HUGH ALLAN.

A John Doull, écr.,
Halifax, N. E.

(Lettre de messieurs Doull et Miller, d'Halifax, N. E., au secrétaire du département des travaux publics.)

18 janvier 1879.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre officielle no. 10,070, sujet 964; et si je n'en ai pas accusé réception plus vite c'est qu'elle était adressée incorrectement. Au lieu d'écrire Jno. Doull, M. P., Pictou, on aurait dû adresser à John Doull, Halifax, et omettre les lettres M. P.

Votre dévoué,

pour JOHN DOULL,

George Partridge.

Ministère des travaux publics,
Ottawa, 23 janvier 1879.

Monsieur,—Je dois vous informer qu'il a été rendu, le 4 janvier, un arrêté du conseil ordonnant que le grain et autres produits exportés en Europe, seront à l'avenir transportés sur le chemin de fer Intercolonial, depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Halifax, à des prix ne dépassant pas le coût réel de tel transport, c'est-à-dire aux taux suivants, savoir:—

Le grain, à raison de 26½ centins le quarter (huit boisseaux); et les autres produits, à raison de $1.10½ par tonne de 2,000 livres.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A C. J. Brydges, écr.,
Surintendant-général des chemins de fer de l'Etat.

Bureau du ministre des travaux publics, Canada,
Ottawa, 24 janvier 1879.

Messieurs,—En réponse à votre lettre de décembre 1878, je puis dire que ce n'est que maintenant que je suis en position de vous informer que l'administration du chemin de fer Intercolonial a été changée. J'ai toujours agi relativement à la question du grain et autres articles transportés directement, et que l'on expédie en Europe, *viâ* Halifax, de manière à parvenir, en tant qu'il est en mon pouvoir, de faire d'Halifax un port de chargement durant l'hiver. J'ai nommé M. Geo. P. Black agent voyageur pour le chemin de fer Intercolonial, dans l'intention particulière d'en arriver à ce but. Il comprend toute la question parfaitement et recevra instruction de favoriser cette entreprise au plus tôt. M. Schreiber, chef du département pour l'exploitation du chemin de fer, et M. Pottinger, surintendant en chef à Moncton, emploieront tous deux toute leur énergie pour en arriver à la même fin. De fait, comme je considère cette question comme étant d'une importance vitale pour Halifax, et presque autant pour tout le Canada, vous pouvez compter sur mon concours sincère dans tous vos efforts possibles pour atteindre le but que vous avez tant à cœur. Soyez assez bons que de me favoriser toujours de votre avis, et vous obligerez,

Votre, etc.,

CHARLES TUPPER.

MM. M. Richey, M.P., et M. B. Daly, M.P.

Montréal, 25 janvier 1879.

Monsieur,—J'accuse réception de votre lettre en date du 23 courant, me donnant instruction de demander les prix suivants pour le fret à destination de l'Europe:

Grain, par quarter (8 boisseaux), 26½ centins, et autres produits $1.10½ par tonne.

Il ne s'est pas encore expédié de grain par la voie d'Halifax, et dans l'état actuel du marché des céréales, il est impossible qu'il prenne cette direction. L'on a pris d'autre fret consistant en beurre, fromage, etc., de la Rivière-du-Loup à Halifax, à une moyenne de 17 centins pour 100 lbs., ce qui équivaut à $34 par wagon. Dans quelques cas nous n'avons exigé que $30 par wagon. Le taux de $1.10½ par tonne équivaudra à environ $13.25 par wagon pour 24,000 lbs. ou 12 tonnes, ou environ $11 par wagon pour 10 tonnes.

Dois-je comprendre que vous désirez que je réduise le prix de tout le fret destiné à l'exportation, à la somme de $1.10½ par tonne, ou si je dois demander tout ce qu'il me sera possible d'obtenir, pourvu que le prix ne soit pas moindre que $1.10½?

Le taux mentionné en votre lettre ne couvrira pas, d'après moi, les frais du transport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES,
Surintendant-général des chemins de fer de l'Etat.

F. Braun, écr.,
Ottawa.

Département des Travaux Publics,
Ottawa, 30 janvier 1879.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 25 courant, j'ai reçu instructions de vous informer que les taux de fret direct de $0.26½ par quarter de grain, et de $1.10½ par tonne de 2,000 lbs., de provisions, ne s'appliquent qu'aux cargaisons de grain à destination de l'Europe et transportées par le chemin de fer Intercolonial, c'est-à-dire les cargaisons de provisions et autre fret semblable; notre but étant d'attirer le trafic

du grain sur l'Intercolonial pour être ensuite expédié d'Halifax. Dans les autres cas l'on devra demander les prix de transport direct comme ci-devant.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN.

A C. J. BRYDGES, écr.,
Surintendant-général des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

OTTAWA 27 mars 1879.

CHER MONSIEUR,—Vous trouverez ci-annexée une copie fidèle d'une lettre écrite à l'hon. Alexander Mackenzie le 11 décembre 1877, sur sa propre demande, après une entrevue qui a eu lieu ce matin entre lui et Sir Hugh Allan et moi-même, alors qu'il déclara qu'il répondrait par écrit.

Pour une raison quelconque l'on n'a pas répondu directement à cette lettre, mais je reçus la visite de M. Vail en personne, alors qu'il me sollicita vivement de demeurer à Ottawa jusqu'au lendemain, afin d'avoir une autre entrevue avec M. Mackenzie qui pût amener une conclusion différente.

Je me rendis à ses sollicitations, et eus avec M. Mackenzie une seconde entrevue à laquelle l'honorable M. Vail et l'honorable M. Smith étaient présents, à la suite de laquelle, je reçus une lettre de l'honorable M. Mackenzie. J'annexe à la présente copie de cette lettre, qui fait partie de mon rapport imprimé.

Je demeure,
Votre etc.,

GEORGE P. BLACK.

l'hon. CHAS. TUPPER, C. B.
Ministre des travaux publics.

OTTAWA, 11 décembre 1877.

MONSIEUR,—Ayant été délégué par le conseil de ville, la Chambre de Commerce et l'Association des Importateurs d'Halifax, N. E., pour m'efforcer d'obtenir des arrangements afin de faire d'Halifax le port de transit pour les grains et les autres produits du Canada et des Etats de l'Ouest voisins, et d'obtenir que ces produits soient transportés directement de Montréal, Toronto, Chicago et autres places importantes de l'Ouest; et ayant à cette fin eu le plaisir d'avoir une entrevue avec vous, dans laquelle, je regrette de le dire, votre opinion ne s'est pas accordée avec celle des parties que je représente quant à l'opportunité qu'il y a pour le gouvernement de ne demander que 1s. 3d. sterling (ou moins) par quarter pour le transport du grain de la Rivière-du-Loup à Halifax, étant là le taux qui a été déclaré dans nos assemblées publiques comme ayant été cité par le directeur général des chemins de fer du gouvernement au député d'Halifax; je dois donc vous prier d'être assez bon que de me faire la faveur de me communiquer la substance des objections que vous avez soulevées dans le cours de notre conversation, afin de m'éviter toute fausse représentation que je pourrais faire involontairement aux corporations que je représente.

S'il ne vous convenait pas de me répondre cette après-midi au Russell House, Ottawa, vous voudrez bien m'adresser votre communication au No. 71, Rue Dubord, Montréal, aussitôt que vos occupations vous le permettront; et vous obligerez

Votre très respectueux, etc.,

GEO. P. BLACK.

A l'hon. ALEX. MACKENZIE,
Ministre des travaux publics.

BUREAU DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
OTTAWA, 13 décembre 1877.

CHER MONSIEUR,—Comme suite à l'entretien que nous avons eue ensemble à propos de la possibilité qu'il pourrait y avoir de faire le transport du grain par le chemin de fer Intercolonial depuis la Rivière-du-Loup jusqu'à Halifax, je désire vous informer que le gouvernement a pris en considération les représentatious que vous lui avez faites de la part des marchands d'Halifax, et qu'il donnera ses instructions à ce sujet, au surintendant général des chemins de fer de l'Etat.

Je n'ai que faire de dire que le gouvernement désirerait beaucoup encourager par tous les moyens toute affaire légitime qui pourrait se faire par le chemin de fei en question ; mais je crois que d'après les données que nous avons actuellement sous les yeux, il est tout à fait évident que le taux que vous suggérez, savoir 1s. 3d. par quarter de grain, (soit $3\frac{1}{2}$ centins par boisseau pour un parcours de 561 milles de chemin, est absolument insuffisant pour couvrir les frais de transport.

Néanmoins, il sera pris des mesures pour faciliter le transport d'une certaine quantité de grain, (disons deux chargements) au prix que vous offrez ;—après quoi, les marchands d'Halifax et le gouvernement lui-même pourront discuter la question d'après le résultat qui aura été obtenu.

Votre dévoué,

A. MACKENZIE.

GEORGE P. BLACK, écr.,
71, rue Dubord, Montréal.

OTTAWA, 3 avril 1879.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 27 du mois dernier, laquelle transmet votre correspondance avec l'honorable A. Mackenzie au sujet de la question qui a pour objet de faire d'Halifax le port d'hiver par lequel on désirerait que le grain, etc., fussent expédiés ; et je dois vous dire qu'il a été dûment pris note de votre communication.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A GEORGE P. BLACK, écr.,
Russell House, Ottawa.

RÉPONSE

(114)

A un ORDRE de la CHAMBRE des COMMUNES, en date du 10 mars 1879;—Pour copie des instructions données au Dr. Lacombe, de Chicoutimi, pour vacciner les Indiens du comté de Chicoutimi, des rapports et correspondances à ce sujet, et copies des comptes produits par ce médecin, et un état des items des comptes qui ont été payés; le tout depuis le 1er janvier 1874 jusqu'à ce jour.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 17 avril 1879.

RÉPONSE

(115)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 avril 1879;—Pour copie des liquidations faites par les syndics de la province de Québec en vertu de l'acte 38 Vic., chap. 16, sec. 42, indiquant aussi si les dits syndics de la province de Québec ont remis au receveur-général un état de tous les deniers restant alors entre leurs mains.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT
OTTAWA, 17 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(116)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 février 1879 ;—Pour un état donnant les noms et résidences de tous les vétérans de 1812-15 qui ont reçu une pension durant l'année 1878 ; le montant reçu par chacun ; les noms de ceux d'entre eux qui avaient antérieurement reçu une pension et qui sont décédés ; et une liste supplémentaire indiquant lesquels, parmi les pensionnaires, étaient des officiers commissionnés pendant cette guerre.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 16 avril 1879.

RÉPONSE

(117)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 3 mars 1879 ;—Pour un état donnant les noms de toutes les personnes nommées dans le bureau du revenu de l'intérieur, (y compris les inspecteurs des poids et mesures) dans les bureaux de poste, de douane et d'émigration, dans la cité d'Hamilton, entre le 4 novembre 1873 et le 10 octobre 1878 ; les dates de ces nominations, les âges des personnes nommées, leurs salaires lors de leur nomination, les augmentations de salaire, s'il en est, pendant la susdite période, et le chiffre de cette augmentation ;—aussi, les noms des personnes qui ont été mises à la retraite, et le montant des pensions accordées.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 16 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(118)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 4 avril 1879 ;—Pour un état de toutes les causes rapportées au gouvernement par l'honorable juge-en-chef Wood, commissaire en vertu des dispositions de l'acte 38 Vic., ch. 53, tel qu'amendé par 41 Vic., ch. 14.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 17 avril, 1879.

RÉPONSE

(119)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Pour tous papiers et documents se rapportant à la vente ou au transfert des casernes de Frédéricton, N.-B. ; aussi, pour tous papiers et documents concernant la location de certaines propriétés militaires dans le but de construire un bassin de radoub à Québec ; aussi, pour tous documents concernant le transfert de certaines propriétés militaires, à Toronto, dans le but d'y construire des bâtisses pour les fins de l'exposition provinciale.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 18 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(120)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 6 mars 1879;—Pour un état indiquant la quantité de spiritueux, malt, liqueur de malt et tabac prise pour la consommation, celle exportée, employée en entrepôt, ou restant en entrepôt, et le revenu qui en est résulté, depuis le 1er janvier jusqu'au 31 mars 1878; aussi un état similaire depuis le 1er janvier jusqu'au 31 mars 1879.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 18 avril 1879.

RÉPONSE

(121)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 février 1879;—Demandant copie de toutes requêtes, correspondances, rapports d'ingénieur, ordres en Conseil et autres documents se rapportant aux piliers (*piers*) qui doivent être construits au chenal du Moine, dans la paroisse de Ste. Anne de Sorel.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 22 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(122)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—Pour un relevé du nombre des navires, de leur tonnage et du poids général de leur chargement, qui sont entrés et ont été acquittés à Prince-Arthur's Landing et la Kaministiquia, respectivement, durant la saison de 1878.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 22 avril 1879.

RÉPONSE

(123)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 19 mars 1879 ;—Pour la production de l'enquête faite sur la perte du steamer *Lady Head*, l'automne dernier ; 2o. pour un état du nombre de bâtiment que le gouvernement a à sa disposition pour la protection de nos pêcheries.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 21 avril 1879.

*

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

(124)

À UN ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879, pour la production de copie de tous les rapports, enquêtes, protêts, documents et correspondances relatifs à la saisie du remorqueur à vapeur *Sarah E. Bryant* de Buffalo, N.Y., par les autorités douanières, à Dunnville, dans ou vers le mois de novembre 1874, pour une prétendue infraction aux lois de navigation côtières et du revenu, en allant secourir l'équipage et sauver la cargaison de la goëlette américaine naufragée *Augustus Ford*, d'Oswego, E.U.; ainsi que le montant de l'amende imposée, par l'ordre de qui et en vertu de quelle autorité la dite saisie a été effectuée et la dite amende imposée; aussi, toute correspondance échangée entre les Etats-Unis et le Canada concernant une réciprocité de législation relativement à l'emploi de remorqueurs, pour fins de sauvetage, dans les eaux de ces deux pays.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 22 avril 1879.

(*Par ordre du comité des impressions, les documents ci-joints sont seuls imprimés.*)

BUFFALO, 3 décembre 1874.

Je, Robert L. Byers, de Buffalo, N.Y., capitaine et co-propriétaire du remorqueur *Sarah E. Bryant*, de 38 tonneaux, employé à remorquer les navires et à porter secours aux naufragés, expose respectueusement que le ou vers le 23 novembre 1874, la goëlette *Augustus Ford*, chargée de blé, partie de Détroit en destination pour Oswégo (*via*) par le canal Welland, a été surprise par un terrible coup de vent et obligée de cherchée refuge dans un port; que le capitaine et l'équipage s'efforcèrent d'entrer dans le port de Grande-Rivière, Canada, Port-Maitland; que le protêt ci-joint établit les ports, dates, heures etc.; qu'il faisait nuit, que le vent soufflait avec violence et que les vagues étaient immenses; que les feux du phare situé sur la jetée ouest

pour indiquer l'entrée du port n'étant pas allumés, la goëlette manqua de quelques pieds l'étroit passage et aborda à l'est ; le capitaine, le cuisinier et deux matelots, en tout quatre personnes, périrent de froid ; peu de temps après, le déposant fut appelé de Buffalo, à porter aide et secours à l'*Augustus Ford.* Il prit un bateau de canal comme allége et une pompe à vapeur et se rendit à la goëlette, enleva le grain pour prévenir la rupture des ponts, etc., transbordant le grain dans des alléges appartenant à Port-Maitland, remorquant ces derniers jusqu'au port et les déchargeant dans un bateau de canal à l'intérieur du dit port; que pendant qu'il se livrait à ce travail, son vapeur, le *Bryant*, fut saisi un mercredi, le deuxième jour de décembre, vers quatre heures de l'après-midi, par les officiers de douane, à Port-Maitland, pour prétendue infraction aux lois douanières du Canada. La goëlette *Ford* se trouvait à environ un quart de mille à l'est de la jetée est de Port-Maitland. Le dit déposant prit immédiatement le train, vint à Buffalo, se rendit chez le Cap. E. P. Dorr, dans la dite ville, lequel lui conseilla d'aller à Ottawa pour soumettre toute la question au gouvernement canadien et demander la remise du remorqueur *Bryant*. Que s'il y a eu infraction à la loi, elle a été commise par ignorance et non avec connaissance de cause par le dit déposant; que dans les annales de la navigation sur les lacs, il n'est mention d'aucune telle saisie; qu'au contraire il a toujours été d'usage pour les remorqueurs des deux pays de porter secours aux bâtiments naufragés sur les rive des lacs et dans les rivières tributaires, sans molestation ni obstacle; qu'en conséquence, le dit déposant demande respectueusement et avec instance que son remorqueur à vapeur *Bryant* soit libéré et remis en sa possession, et votre requérant ne cessera de prier.

Le capitaine Dorr me dit que comme j'ai agi dans l'intérêt de l'humanité et pour sauver vie et propriété, le gouvernement canadien, en sa qualité de gouvernement humain, chrétien et libéral, ne permettra pas, en ces derniers temps, quand depuis les dates les plus reculées de la navigation sur les lacs, il a toujours été de règle de porter aide et secours aux naufragés pour sauver la vie et la propriété, qu'une action aussi rigoureuse soit prise au sujet d'aucune contravention technique aux strictes lois de douanes, si contravention il y a eu en cette circonstance, et il demande respectueusement la remise du vapeur *Bryant* ainsi que des instructions qui pourront lui servir de guide dans les futurs cas de même nature, s'il s'en présente jamais.

R. L. BYERS.

Capitaine et co-propriétaire du remorqueur à vapeur "Bryant," de Buffalo, N.Y.

Signé et certifié devant moi, ce troisième jour de décembre, 1874 à 10 heures a.m., à Buffalo, comté d'Erié, N. Y.

E. P. DORR,
Notaire pour le comté d'Erié,
Etat de New-York.

BUFFALO, 3 décembre 1874.

CHER MONSIEUR,—La présente vous sera remise par le Cap. Robt. Byers, commandant et co-propriétaire du remorqueur *Sarah E. Bryant*, qui vous présentera ses documents concernant l'objet pour lequel il se rend au Canada. Suivant une coutume constante ici, les remorqueurs portent secours aux bâtiments en détresse, et c'est le premier cas d'intervention qui soit venu à notre connaissance. Veuillez avoir l'obligence d'aider ce monsieur de vos conseils en cette affaire et lui indiquer ce qu'il a de plus avantageux à faire, et vous obligerez.

Votre très respectueux,
E. P. DORR,
Directeur-général, départ. de la marine,
Cie. Ass. d'Etna, de Hartford, Ct.

A M. BOUCHETTE,
Ci-devant commissaire des douanes,
Ottawa, Canada.

Etats-Unis d'Amérique, Etat de New-York, port d'Oswego.

Par le présent acte public de protêt, qu'il soit notoire et manifeste à tous ceux que la chose concerne, peut ou pourra concerner, que le 30ième jour de novembre de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent soixante-quatorze, par-devant moi, Wm. Morgan, un des notaires publics du susdit Etat, en vertu de lettres patentes sous le grand sceau de l'Etat, dûment nommé et assermenté, et résidant à Oswego, comme susdit, est comparu en personne Daniel Bigelow, contre-maître de la goëlette *Augustus Ford*, d'Oswego, du port de............tonneaux, et avec le dit contre-maître est aussi comparu Charles Berry, matelot, lesquels, après serment dûment prêté suivant la loi, déposent, sur leur serment solennel, déclarent et disent ce qui suit: que le 21ième jour de novembre 1874, à 7 heures a. m., le dit bâtiment laissa le port de Détroit en destination du port d'Oswégo, dans l'Etat de New-York, avec un chargement de blé, savoir: 11,300 boisseaux, auquel temps le dit bâtiment était solide, étanche, en bon état et bien et suffisamment fourni, préparé, équippé et approvisionné pour son dit voyage projeté.

A l'heure du départ le vent était sud-ouest, bonne brise en poupe; remorqué à l'embouchure de la rivière par le remorqueur *Hercules*. Parti de Bar Point à 10 heures environ, passé Point-aux-Belles à environ 4 heures p.m., vent à peu près ouest, plutôt léger, déployé petites voiles, temps clair, direction est-quart-nord-est.

Vers minuit, à la hauteur de Round Gun Point environ, le vent tourna au sud-ouest et de là au sud. Vers 4 heures a.m., le 22, le vent d'ouest avait tourné au sud-est. Vers 6 heures a.m., vent dans la même direction, augmentant; avons amené petites voiles et pris des ris à grand-voile; pendant toute la journée, vent au même point avec tendance à augmenter. Vers 4 heures p.m., amené les huniers, serré le vent, course sud-quart-nord; vent ferme; augmenté vers 7 heures a.m., le 23. Supposé bâtiment à hauteur de Long-Point Cut, fort vent au même point, mer grosse; amené grand-voile, laissé arriver, allure vent arrière, direction ouest-sud-ouest. A 10 heures, commence à calmer, largué trois ris à grand-voile, viré de nouveau dans la direction de l'extrémité du lac, course vers le sud-est; à 10½ heures, vent tourné au sud-ouest, donné de la voile, direction à l'est. Vers midi, vent augmenté rapidement, tirant de l'ouest-sud-ouest à l'ouest. A 10 heures, p.m., amené grand-voile, mer grossissant avec le vent et déferlant sur le pont. A 2½ heures à hauteur de Long Point environ, un mile au large, manœuvré pour arriver sous la pointe et faire une relâche; mais après une heure environ d'efforts, la chose fut trouvée impossible à cause de la violence du vent et des vagues; il faisait un vent de tempête et le pont était couvert d'eau; ramené de nouveau vent-arrière, orienté est-nord-est dans la direction de Port-Maitland. A 5 heures p.m., passé phare Mohawk, gouvernant sur Port-Maitland; continué dans la direction du dit port espérant à chaque moment, atteindre la lumière. A 6 heures p.m., constaté présence très rapprochée de la côte, mais aucune lumière en vue; tourné vent debout, jeté la grosse ancre, jeté environ 40 brasses de chaîne; ne put tenir et le bâtiment fut jeté à la côte par le vent et la mer et s'échoua sur un banc de sable, à environ 40 verges à l'est de la jetée de Port-Maitland où il est actuellement naufragé avec cargaison sous l'eau; après avoir échoué, l'équipage ne put faire terre, vu la violence de la tempête, et en conséquence le capitaine, deux matelots et la cuisinière périrent, le reste de l'équipage fut recueilli le soir du 24, laissant le bâtiment complètement couvert de glace. Le bâtiment s'est échoué pour la seule raison que la lumière de Port-Maitland n'avait pas été allumée dans la nuit du 23 courant.

Et le dit patron déclare que, comme tous les torts ou dommages qui ont été déjà causés ou occasionnés au dit bâtiment et à sa cargaison ou pourraient l'être plus tard, sont arrivés uniquement par le fait des circonstances ci-dessus constatées, et ne peuvent ni ne doivent être attribués à aucune insuffisance du dit bâtiment ou à la négligence du déposant, ses officiers, ou ses hommes d'équipage, le dit déposant requiert maintenant mes services officiels pour faire son protêt et l'acte public de protêt, afin qu'il puisse servir, avoir pleine efficacité et obtenir ce que de droit.

Et c'est pourquoi le dit patron du dit bâtiment proteste, et moi, dit notaire, à sa

demande et instance particulière, proteste par ces présentes solennellement et publiquement contre tous vents, temps, mers, et contre tous et chaque accident, matière et choses arrivés comme susdit, par lesquels ou par le moyen desquels le dit bâtiment ou sa cargaison ont déjà eu ou pourront ci-après avoir à souffrir ou supporter des torts et dommages, pour toutes pertes, coûts, charges, dépenses, dommages et torts que le dit bâtiment, le ou les propriétaires du dit bâtiment ou les propriétaires, affréteurs ou expéditeurs de la dite cargaison ou toute autre personne ou personnes intéressées ou concernées en icelle, ont déjà payés, supportés, encourus, ou pourront payer, supporter, encourir à l'avenir, ou qui pourront affecter les dites propriétés, ou pour lesquels le ou les assureurs du dit bâtiment et de la dite cargaison est ou sont obligés de payer ou contribuer respectivement, ou d'avoir un arbitrage suivant la coutume, ou leurs contrats et obligations respectifs ; et qu'aucune partie des dites pertes ou dépenses déjà encourues, ou qui pourront être ci-après encourues ne retombe sur le dit patron, ses officiers, ou ses hommes d'équipage ; et le dit déposant déclare en outre que dans les vingt-quatre heures après son arrivée, il s'est présenté à l'étude du dit notaire, où il a fait dûment rédiger son protêt.

Fait et libellé, en la cité d'Oswégo, ce 30ème jour de novembre A.D. 1874.

DANIEL BIGELOW,
Contre-maître.

Sa
CHAS. + BERRY,
marque.
Matelot.

FRED. LEFÈVRE,
témoin.

En foi de quoi, les dits déposants ainsi que moi, dit notaire, avons signé les présentes, et je, dit notaire, ai apposé mon sceau notarial aux présentes, les jour et an susdits en dernier lieu.

WM. MORGAN,
Notaire public.

ETAT DE NEW-YORK,
Comté d'Oswégo,
Port d'Oswégo.

Je, William Morgan, notaire public dans et pour le dit comté, dans l'Etat susdit, certifie par les présentes que le document ci-dessus est une vraie et fidèle copie de la minute du protêt fait devant moi par Daniel Bigelow, contre-maître de la goëlette *Angustus Ford*, le dit protêt ayant été grossoyé le———jour de———187—, et passé devant moi le 30ème jour de novembre 1874.

En foi de quoi j'ai apposé ma signature et mon sceau notarial, ce 30ième jour de novembre 1874.

WM. MORGAN, (L.S.)
Notaire public.

Dépêche télégraphique.

Quelle est la raison de la saisie du remorqueur à vapeur *Sarah E. Bryant* ? Nous n'avons pas de rapport.

J. JOHNSON.

Au percepteur des douanes,
Dunnville, Ont.

(*Par dépêche télégraphique de Dunnville, à J. Johnson.*)

OTTAWA, 4 décembre 1874.

Rapport envoyé hier. Pour ne pas s'être rapporté et n'avoir obtenu son acquit; aussi déchargé des marchandises en différents temps; avoir remorqué dans le port après avertissement et défense; remorqueurs canadiens dans le port en disponibilité pour tout genre de travail requis.

A. BROWNSON,
Percepteur des douanes.

(*Par télégraphe de Dunnville.*)

OTTAWA, 4 décembre 1874.

Rapport expédié hier matin.

A. BROWNSON,
Percepteur.

OTTAWA, 5 décembre 1874.

MONSIEUR,—Relativement à votre rapport sur la saisie du remorqueur à vapeur américain *Sarah E. Bryant* et aux télégrammes reçus de vous, je dois maintenant vous transmettre ci-joint, afin que vous l'examiniez et en fassiez rapport, le dossier numéro 3,581, 1874, contenant les affidavits, etc., du capitaine R. L. Byers, et je dois en même temps vous donner instruction d'accepter un cautionnement, avec des garanties, pour la valeur du dit navire et donner main-levée de la saisie, le tout sujet à la décision de l'honorable ministre des douanes.

Je dois aussi vous demander de faire un rapport complet sur cette affaire, car le fait du naufrage d'une goëlette chargée de grains semble indiquer qu'il serait certainement nécessaire d'agir promptement, afin de prévenir une perte totale, et si, comme le représenté le capitaine, il avait été impossible de se procurer un remorqueur canadien, et si le système de relâchement qui a prévalu dans ce port depuis plusieurs années, était de nature à porter à croire qu'il n'était pas nécessaire de se rapporter régulièrement et se faire délivrer un acquit, je vous recommande d'agir aussi libéralement que possible sans nuire aux intérêts canadiens, quant à l'achèvement des travaux que nécessiteront le sauvetage de la cargaison et du navire.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. JOHNSON.

Au percepteur des douanes,
Dunnville, Ontario.

RAPPORT de la saisie faite par A. Brownson, percepteur à Port-Maitland, port de Dunnville, Ontario, pour le trimestre qui s'est terminé le 31 décembre 1874.

Temps de la saisie et quand délivrée au percepteur.	Noms, emplois et stations des officiers.	Où et sur qui la saisie a été faite, avec la cause de la confiscation et en vertu de quelle loi elle a été encourue.	Quantité, qualité et pays de ces marchandises, navires, transports, etc.	Valeur probable des marchandises, navires et transport respectivement.	Si elles ont été réclamées ou non, ainsi qu'un état des procédés s'ils ont été réclamés ainsi que les autres remarques générales et les autres dépenses encourues.
				$	
2 déc. 1874, 3.30 p.m.	A. Brownson, percepteur	Port-Maitland ; R. L. Byers ; Infraction à la loi du revenu ; 22 Vic., chap. 17, secs. 11 et 13 et paragraphes.	Un remorqueur à vapeur.	4,000	

A. BROWNSON,
Percepteur.

MAISON DE DOUANE, DUNNVILLE.

QUESTIONS	REPONSES.
Auxquelles devront répondre les officiers pratiquant les saisies et dont il est question au 20me article des instructions données aux percepteurs.	
1.—Date de la saisie et quand elle a été remise au percepteur. S'il survient des délais expliquez en la cause........	2 décembre 1874, 3.30 p.m.
2.—Nom et rang de chaque officier ou personne employé aux douanes, et concernés dans l'exécution de la saisie........	A. Brownson, percepteur.
3.—Quantité et qualité des marchandises, lieu de leur provenance et comment l'on s'est assuré du fait........	Un remorqueur à vapeur. Etats-Unis d'Amérique.
4.—Circonstances particulières qui ont amené la saisie, la cause de cette saisie, et si elle a eu lieu à la suite d'une enquête ou non........	Enquête ; pour ne s'être pas rapporté en allant et revenant en deux différentes occasions entre le 23 novembre et le 2 décembre, et avoir déchargé des marchandises et manœuvré dans ce port contrairement à la défense du percepteur.
5.—Citez l'acte ou les actes du parlement, en spécifiant les sections en vertu desquelles on a considéré que la saisie était de nature à entraîner la forfaiture........	22 Vict., chap. 17, sec. 11 et 13 et paragraphes.
6.—Si l'on a fait des tentatives pour se soustraire à la saisie, et si oui, rapportez-en tout les détails.	
7.—La valeur probable du navire, des marchandises, etc., respectivement........	$4,000.
8.—Si le navire dans lequel les marchand. ont été import. est saisi, mentionnez son nom et celui de son patron, dequel pays, l'endroit d'où il vient, son propriétaire, et son tonnage selon les règles du jaugeage anglais ; si c'est un navire anglais, quand et où il a été enregistré.	*Sarah E. Bryant*, américain, Buffalo ; R. L. Byers ; 38 tonneaux.
9.—Si les marchandises ont été saisies à bord de quelque navire, mentionnez son nom et celui du patron, de quel pays il vient et son tonnage suivant le jaugeage anglais, d'où, si les marchandises ont été rapportées par le patron, et sinon, s'il y a des raisons de croire que l'omission a été volontaire........	Aucune marchandise.
10.—Si les marchandises ont été saisies dans des bateaux ou autres navires employés au transbordement ou au débarquement des marchandises, dites de quel navire elles ont été transbordées, avec les noms des personnes concernées dans la transaction........	
11.—Si les marchandises ont été saisies à terre, mentionnez le nom des personnes entre les mains de qui elles ont été saisies, et si l'on a retenu les chevaux, les bœufs ou les voitures employés au transport des marchandises........	
12.—Si elles ont été saisies dans quelque édifice ou tout autre bâtiment, dites par qui ces bâtiments sont occupés, et s'il y a des raisons de croire que les occupants étaient gardiens des marchandises déposées dans ces bâtiments et les terrains qui en dépendent, ou par qui elles y ont été déposées, ou en possession de qui elles se trouvaient au moment de la saisie	Port de Port-Maitland.
13.—Dites si les parties, d'après leurs positions sociales, seront en état de payer la pénalité et s'ils ne se sont jamais rendus coupables auparavant d'une pareille offense........	Oui.
14.—Dites s'il n'a été produit aucune réclamation pour les marchandises, et si vous désirez qu'il soit procédé sur la saisie. Si oui, donnez les noms des témoins et des autres détails qui pourront être utiles à la cause........	Il se propose de présenter une requête au département des douanes.
☞ REMARQUE.—Le montant des dépenses légales et de tous les frais encourus jusqu'au rapport de la saisie.	
Une copie de l'inscription devra accompagner ce rapport, lorsqu'elle aura été faite.	

A. BROWNSON, *officier de la saisie.*

Dépêche télégraphique.

OTTAWA, 8 décembre 1874.

De Dunnville
A J. JOHNSON.
Commissaire des douanes.

Les quatre cents dollars ont été payées et le navire a été acquitté.

A. BROWNSON,
Percepteur.

Dépêche télégraphique.

OTTAWA, 8 décembre 1874.

De Dunnville
A J. JOHNSON.

Dois-je acquitter le remorquer *Bryant* sur un dépôt de quatre cents dollars. Répondez immédiatement.

A. BROWSON.

Tépêche télégraphique.

OTTAWA, 8 décembre 1874.

Au percepteur des douanes,
Dunnville.

Oui, le projet est satisfaisant.

J. JOHNSON.

PORT-COLBORNE, 18 décembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Je viens à l'instant de recevoir votre lettre du 10. En réponse, je dois dire qu'à l'époque que vous mentionnez j'avais à ma disposition trois remorqueurs que j'aurais pu envoyer à la rivière à quelques minutes d'avis et j'aurais pu en envoyer deux autres dans l'espace de quelques heures; je considère que tous ces remorqueurs sont en aussi bon état qu'on puisse le désirer, et je les aurais mis à votre disposition à un prix aussi raisonnable que n'importe quels autres. Espérant que cette réponse vous satisfera.

Je demeure, cher monsieur,
Votre tout respectueux,

D. H. CARTER.

A A. BRONSON, écr.
Dunnville.

STROMNESS, 14 décembre 1874.

MONSIEUR,—En réponse à la vôtre en date du 10 courant, je dois vous dire que le remorqueur *Jessie* est demeuré à Port-Maitland depuis le 15 août dernier jusqu'au 6 de décembre. Pendant tout ce temps, à l'exception d'une partie de deux jours, on aurait pu le mettre à la disposition de quiconque en aurait eu besoin à une heure d'avis. Mon autre remorqueur, le *Georgiana*, se trouvait à Stromness et aurait été prêt à partir après deux heures d'avis. De plus, je dois vous informer que je suis prêt et j'ai toujours été prêt à louer mes remorqueurs à des prix raisonnables, vu que je les garde pour cela. Vous me demandez aussi si je consentirais à les louer aux personnes qui font le remorquage des navires à l'embouchure de la Grande Rivière, ou si ces personnes

m'ont demandé mes remorqueurs pour cet objet. En effet, elles m'ont fait cette demande et ont loué l'un de mes remorqueurs pour une journée ; mais la raison qu'ils ont donné de ne pas l'employer plus longtemps, était qu'ils en possédaient eux-mêmes.

Je suis respectueusement,
Votre, etc.,

L. McCALLUM,

A A. BROWNSON, écr.,
Percepteur des douanes,
Dunnville.

DUNNVILLE, 10 décembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Je, soussigné, comme propriétaire de remorqueurs et sujet britannique, croit avoir été maltraité par les autorités qui ont permis aux remorqueurs américains de venir travailler sur nos côtes et dans nos ports.

Je possède deux bons remorqueurs qui n'étaient pas employés à l'époque du désastre de l'*Augustus Ford;* l'un d'eux était sous vapeur, et l'autre était prêt à l'être, ce que les agents de la compagnie d'assurance savaient fort bien. Vers la fin d'octobre la goëlette *Twin Sisters*, s'échoua près de Port Maitland, et l'on a pas vu moins de trois remorqueurs américains différents venus de Buffalo, travaillant dans le port, et cela sans s'être rapportés aux autorités ou avoir obtenu leur acquit, et qui semblaient au contraire ne pas s'occuper le moins du monde de respecter nos lois. Je leur ai dit qu'ils s'exposaient à des pénalités; ils répondirent qu'ils avaient le droit de travailler dans nos ports et sur nos côtes autant qu'ils le désiraient. Je leur demandai de m'employer, vu que la goëlette *Twin Sisters* était échouée, mais pendant que les remorqueurs américains pouvaient travailler à volonté, il n'y avait pas d'ouvrage pour moi; j'aurais consenti à travailler pour des gages ordinaires, même moins élevées que celles que l'on payait aux remorqueurs américains de la même capacité. On n'a pas vu moins de cinq remorqueurs travaillant à Port-Maitland cet automne, tous américains, et j'étais inoccupé avec mes bateaux. Maintenant, si nous avons un gouvernement et des lois, ce dont je suis heureux d'être convaincu, faisons en sorte que ces lois soient respectées. Si nous ne pouvons pas le faire livrons les aux américains, et abandonnons leur la direction de tout. Je me trouvais à Port-Maitland avant que l'on ait pu retirer de la goëlette *Ford* les cadavres de ses infortunés matelots, et je les ai transportés à Dunnville sur l'un de mes remorqueurs, qui se trouvait alors sur les lieux sous vapeur, aussitôt que nous pûmes les retirer. Or je pense que vu qu'il ne se trouvait pas de remorqueurs américains, et aussi en justice pour moi-même et pour mes compatriotes qui sont propriétaires de remorqueurs, on devrait empêcher les Américains de se permettre d'agir comme ils l'ont fait depuis plusieurs années. Comme je vous connais depuis plusieurs années, je suis convaincu que vous remplirez vos devoirs d'officier public du mieux que vous pourrez. Espérant que vos supérieurs vous encourageront dans vos efforts pour atteindre ce but.

Je demeure, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. AIKINS.

A. BROWNSON, écr.,
Percepteur des douanes de Sa Majesté au port de Dunnville.

Je, soussigné, Robert Connolly, capitaine du remorqueur *Jessie*, enregistré à ce port, déclare solennellement que mon remorqueur se trouvait à Port-Maitland au moment où la goëlette *Augusta Ford* s'échoua près de ce port. Que moi-même et mon équipage

montâmes immédiatement mon petit bateau et volâmes à son secours, et qu'au péril imminent de notre vie, nous sauvâmes les vivants et retirâmes les morts du malheureux navire. Et que je désirais et était prêt à louer le remorqueur aux personnes employées à remettre le navire à flot et sauver la cargaison, mais qu'elles préférèrent faire venir de Buffalo deux ou trois remorqueurs pour faire l'ouvrage dans nos eaux, besogne que je croyais avec raison appartenir aux remorqueurs canadiens ; et je sais d'après l'expérience que j'ai acquise depuis plusieurs années que l'on ne me permettrait pas d'exécuter de pareils travaux dans les eaux américaines. J'ai trouvé que ce procédé était passablement rude, car depuis des mois je tenais mon remorqueur prêt pour des occasions semblables, si malheureusement il devait en arriver le long de nos côtes, je ne supposais pas que l'on permettrait aux remorqueurs américains d'exécuter de semblables travaux dans nos eaux. Je fis dans le temps des remontrances aux propriétaires de ces remorqueurs et je leur fis remarquer que l'on ne souffrirait pas un seul instant qu'un remorqueur canadien fît la même chose dans leurs eaux.

CAP. R. CONNELLY.

Fait à Dunnville ce quinzième jour de décembre 1874.

A. BROWNSON,
Percepteur.

OTTAWA, 4 décembre 1874.

MONSIEUR,—Je demande la permission de vous soumettre certains documents relatifs à la saisie du remorqueur *Sarah E. Bryant* à Port-Maitland, et vous prier d'ordonner d'acquitter le remorqueur lorsque vous aurez constaté l'exactitude des faits que j'expose.

Je suis monsieur,
Votre obéissant serviteur.

R. L. BYERS.

A l'honorable,
J. BURPEE,
Ministre des douanes.

MAISON DE DOUANE.

DUNNVILLE, 16 décembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, no. 4, datée du 5 courant, par l'entremise de monsieur James Carrol, de Buffalo, ainsi que de l'affidavit de R. L. Byers, et d'autres documents (no. 3,581.1874), se rapportant à la saisie du remorqueur *Sarah E. Bryant*, et je dois vous informer que l'enveloppe a été ouverte et que j'ai tout lieu de croire que les parties intéressées ont pris connaissance du contenu de votre lettre.

J'ai lu attentivement le rapport du capitaine Byers, qui constate qu'il est parti de Buffalo le 23 novembre pour Por-tMaitland, (sans acquit), qu'il a remorqué un bateau de canal comme allége, et une pompe à vapeur, qu'il a déchargé sa cargaison (sans se rapporter à ce bureau).

Mais ici je dois ajouter une liste d'autres actes commis dans cette intervalle jusqu'à la date de la saisie de ce remorqueur. Après son arrivée ici, comme il l'a dit lui-même, le *Bryant* remorqua un bateau et s'en retourna à Buffalo (sans acquit) ; il se rendit alors à Fort-Érié ; y prit à bord une chaudière et une pompe (sans avoir de rapport avec l'officier de l'endroit), et revint à ce port ; il y déchargea sa cargaison. (Sans se rapporter au bureau.)

Je puis ici faire remarquer qu'il y avait dans le port trois remorqueurs à vapeur canadiens, sous vapeur, prêts et bien équipés pour faire n'importe quel ouvrage qu'il aurait été nécessaire de faire exécuter dans nos eaux. Le samedi, 28 novembre, j'eus connaissance de cet état de choses et je me rendis immédiatement sur les lieux, puis de la manière la plus courtoise je reprochai au capitaine Byers ses irrégularités et lui déclarai qu'il avait violé et violait encore ouvertement nos lois douanières et côtières. Je lui notifiai alors sous peine de saisie, de ne plus faire aucun remorquage tant qu'il demeurerait dans les eaux canadiennes, qu'il ne lui serait permis que de remorquer l'allége qui contenait le grain, lorsqu'elle serait chargée, et aurait obtenu son acquit pour Buffalo. Dans le rapport qu'il vous a adressé il dit: que pendant qu'il remorquait (les alléges) en entrant dans le port ou en en sortant, et qu'il transbordait le grain ou le déchargeait dans un bateau de canal qui se trouvait dans le port," etc.

Il est bien vrai que pendant qu'il exécutait cette manœuvre son bateau fut saisi.

Le deux décembre j'appris que le *Bryant* remorquait encore à cet endroit, nonobstant la défense qui lui en avait été faite et l'avis qui lui en avait été signifié.

Je n'eus alors d'autre alternative que de saisir et d'amarrer son remorqueur, me croyant justifiable d'en agir ainsi, et que mon devoir m'y obligeait.

Puis un peu plus loin le capitaine Byers ajoute : "que s'il s'est rendu coupable de quelque violation de nos lois ç'a été par ignorance et non avec intention préméditée." Après ce que j'ai dit plus haut il n'est pas nécessaire de discuter cette prétention.

Un de ses autres moyens de défense est que les remorqueurs des deux pays ont toujours pratiqué cet usage. Eh bien, pense-t-il que cette allégation est exacte dans des circonstances telles que celle-ci ? Si oui il est entièrement en contradiction avec les faits.

Un peu plus loin le capitaine Dorr se plait à faire un appel des plus pathétiques dans l'intérêt de l'humanité, de la vie des hommes, du christianisme et du gouvernement libéral, convaincu que vous ne permettrez pas que l'on interprète à la lettre les règlements techniques de la maison de douane, etc.

Vous verrez par les documeats qui accompagnent ce rapport que ce fut le brave équipage d'un remorqueur à vapeur canadien qui se trouvait alors dans le port, qui au péril de sa vie, a sauvé les vivants et retiré les morts de l'infortuné navire. Longtemps avant que le capitaine Dorr ou Bryers ait eu connaissance du naufrage, et cela sans salaire ou récompense.

Je sais personnellement que les Américains sont très susceptibles sous le rapport de la courtoisie internationale, et ils se gardent bien de permettre la moindre informalité de la part des navires canadiens qui se rendent dans leurs ports ou qui en reviennent.

Pour vous renseigner plus complètement sur le véritable état de la question, j'ajouterai qu'il n'y a pas moins de seize remorqueurs entre ce port et Port-Colborne, et dont on estime la valeur à $250,000.

Ces remorqueurs attendaient pour exécuter dans nos eaux toute manœuvre qui serait devenue nécessaire dans des cas comme celui-ci, à n'importe quel endroit de la côte nord du lac Erié, ce que le capitaine Byers savait fort bien.

(Voyez les lettres et les déclarations qui accompagnent ce rapport.)

Ces hommes étaient indignés de voir les remorqueurs américains (car il y en avait deux ou trois à part le *Bryant*) exécuter dans nos eaux les travaux qu'ils pensaient avec raison n'appartenir qu'à eux. Un certain nombre d'entre eux vinrent me trouver et me demandèrent de faire respecter leurs droits et d'appliquer la loi ; et, monsieur, si vous trouvez que dans l'exécution de ce que j'ai cru être mon devoir je me sois trompé, j'espère que vous aurez égard à ma position et aux circonstances de cette affaire avec cette généreuse indulgence qu'un officier supérieur doit exercer

envers un inférieur, et soyez assuré que ma seule intention a été de maintenir la souveraineté du gouvernement, la suprématie de la loi et les droits des citoyens.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. BROWNSON,
Percepteur.

A l'honorable
Ministre des douanes,
Ottawa.

P. S—Le *Bryant* fait partie d'une flotte, appartenant à une riche compagnie ou association de Buffalo, et ce fut cette compagnie qui déposa entre mes mains les quatre cents piastres pour obtenir main-levée de la saisie du remorqueur.—A. B.

(Copie.)

PORT-COLBORNE,
14 décembre 1874,

En réponse à votre lettre du 10 je dois vous dire que nous avions quatre remorqueurs à l'époque que vous nous mentionnez, tous trois étaient des bateaux de première classe, capables de se rendre à n'importe quel port du lac, et nous aurions été fort heureux de les envoyer. Personne ne nous les a demandés. Nous y serions allé immédiatement.

Nous demeurons respectueusement,

Vos, etc.,

ARMSTRONG ET FRÈRES.

A A. BROWNSON, écr.

PORT-COLBORNE, 14 décembre 1874.

CHER MONSIEUR,—Je viens de recevoir votre lettre du 10 courant et j'ai pris note de son contenu. Après le 23 novembre j'avais deux remorqueurs prêts pour un usage immédiat aussitôt après avoir été demandés. Comme nous étions à la fin de la saison, j'aurais été heureux de les louer à un prix des plus raisonnables, comme je l'ai fait. De fait, je leur ai loué mes remorqueurs au prix qu'ils m'ont offert (après la saisie du *Bryant.*)

Votre, etc., etc.,

JOHN W. GORDON.

A A. BROWNSON, écr.,
Dunnville, Ontario.

Mémoire pour le ministre des douanes.

(Dossier, 3,581, 1874.)

19 décembre 1874.

Vu les circonstances atténuantes du cas, mais en n'admettant pas que l'action du capitaine était nécessaire dans les *intérêts de l'humanité*, attendu qu'il n'avait aucune vie à sauver, je suis d'opinion qu'une pénalité de $100 satisfera la justice ; la moitié de cette somme devrait être donnée au percepteur pour le récompenser de sa vigilance.

Respectueusement soumis,

J. JOHNSON.

(Dossier 3,581, 1874.)

OTTAWA, 21 décembre 1874.

MONSIEUR,—L'honorable ministre des douanes, ayant examiné la demande de M. R. L. Byers pour obtenir main-levée faite sur le remorqueur *Sarah E. Bryant*, par les officiers de douane dans votre port, et ayant aussi examiné votre rapport sur cette affaire, il désire que je vous autorise, vu les circonstances de cette affaire, de donner main-levée de la saisie du navire, sur le paiement d'une amende de $100, dont la moitié sera retenue par vous comme récompense de votre vigilance, et l'autre moitié payée au crédit de l'honorable receveur-général pour être portée au compte des amendes.

Veuillez être assez bon de communiquer cette décision aux parties.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. JOHNSON.

Au percepteur des douanes,

Dunnville, Ont.

RÉPONSE

(125)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 mars 1879,—demandant un état du nombre de charges de chars de fret de différente espèce expédiées de la Rivière-du-Loup dans les provinces maritimes, du 1er janvier au 31 décembre 1878 ; aussi un état semblable indiquant la quantité et l'espèce d'articles qui sont passés à la Rivière-du-Loup venant des provinces maritimes, du 1er janvier 1877 au 31 décembre 1878.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'État.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 19 avril 1878.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT indiquant le fret reçu à, et expédié de la Rivière-du-Loup en 1877 et 1878.

Description des articles.		Reçu.				Expédié.	
		1877.	Chars.	1878.	Chars.	1878.	Chars.
Chevaux	No.	36	3	20	2	104	9
Bêtes à cornes	"	18	1	6	½	170	11
Moutons	"	30	½	....	....	161	1
Veaux	"	1	....	1	....	5	....
Planches, colombages, madr.	Pds.	24,000	3	34,000	4	86,958	109
Bois de service, 40 pds. cubes.	Ton'x	10	1	....	....	....	....
Mâts et espars	No.	....	....	....	....	....	....
Ecorce de pruche	Cord.	....	....	....	....	8	1
Bardeaux	Mille.	....	....	113	2	....	....
Houille	Ton'x	....	....	10	1	10	1
Pierre	"	101½	10	194	19	384	38
Chaux et ciment	Brls.	7,122	107	4,360	65	....	....
Briques	No.	....	....	....	....	14,000	4
Fer et cuivre, en boîtes, en boulons, en gueuse, et ferraille, fontes	Lbs.	7,347,960	367	19,996,999	1,000	389,710	19
Huile	Brls.	1,446	25	937	16	11,720	199
Pommes	"	....	....	....	....	....	....
Fleur de farine	"	41	½	50	½	533,177	5,332
Farine de maïs	"	....	....	8	....	58,477	585
Sacs de fleur de far., d'avoine, de maïs, de seigle et de sarr.	Lbs.	1,816	....	1,450	....	2,033,345	102
Avoine	Bois.	8,869	15	357	1	194,594	331
Blé	"	24	....	9	....	1,021	3
Orge	"	1½	....	362	1	2,230	5
Pommes de terre	"	65,035½	195	26,970	80	....	....
Navets, betteraves et carottes	"	....	....	5	....	....	....
Blé-d'inde, pois et fèves	"	20	....	84½	....	5,548	16
Beurre et fromage	Lbs.	261,410	13	233,690	12	826,030	41
Foin	Ton'x	....	....	....	....	90	10
Œufs	Brls.	147	1½	136½	1	....	....
Poisson	"	4,242	64	4,635	70	198	3
do séché	Lbs.	795,941	40	613,301	30	....	....
do en conserves, en boîtes	"	673,584	34	791,290	40	....	....
do frais, de toute sorte	"	359,165	18	1,152,814	58	....	....
Huîtres	Brls.	5,103	51	7,822	78	....	....
Mélasses	P'hs.	604	45	307	23	7	½
do	Brls.	30	1	18	½	....	....
Sucre	Bouc't	506	46	211	19	3	....
do	Brls.	51	1	26	½	9	....
Porc, salé	"	23	....	6	....	3,660	55
do frais	Lbs.	121,099	6	88,519	4	272,900	14
Bœuf et autres viandes, frais	"	15,892	1	23,831	1	2,035,371	102
do do salé	Brls.	....	....	2	....	1,433	21
Peaux	Lbs.	192,318	10	302,820	15	25,540	1
Cuir	"	217,510	11	313,223	16	80,215	4
Marchandises sèches, ferronneries, boissons, épices, etc., etc., non énumérés.	"	10,241,859	{ 512 1,582 }	33,402,236	{ 1,670 3,230 }	43,079,192	{ 2,154 9,172 }

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable, chemin de fer Intercolonial.
D. POTTINGER.
J. J. WALLACE
Contrôleurs du trafic.

MONCTON, N.B., 28 mars 1879.

RÉPONSE

(126)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879;—Pour la correspondance et les documents concernant la construction d'un pont sur la rivière L'Assomption, à L'Assomption.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 19 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(127.)

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 6 mars 1879, demandant copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui d'Ontario, relativement aux arrérages dus aux Sauvages ou dus au Canada à raison des réclamations pour terres des Sauvages des lacs Huron et Supérieur, en vertu des traités par lesquels les Sauvages ont cédé leurs droits territoriaux, avec copie des dits traités, et des rapports et documents qui s'y rapportent.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,

Ottawa, 22 avril 1879.

TRAITÉ ROBINSON, FAIT EN L'ANNÉE 1850, AVEC LES INDIENS OJIBEIWA DU LAC HURON, PAR LEQUEL CERTAINS TERRITOIRES SONT TRANSPORTÉS À LA COURONNE.

Par convention faite et passée ce neuvième jour de septembre, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent cinquante, au Sault Ste. Marie, dans la province du Canada, entre l'honorable William Benjamin Robinson, d'une part, au nom de Sa Majesté la reine, et Shinguaconse, Nebenaigoching, Keokonse, Mishequonga, Tagawanini, Shabokeshick, Dokis, Ponekeosh, Windawtegowinini, Shawenakeshick, Namassin, Naoquagabo, Wabakekek, Kitchipopegun, par Parpasainse, Wagemabé, Pamequonaishaing, chefs, et John Bell, Paqwatchinini, Mashekyash, Ictowekesis, Waquacomick, Ocheek, Metigomin, Watachewana, Minwawapanasse, Shenaoquom, Ouingegum, Panaissy, Papasainse, Ashewasiga, Kageshewawetung, Shawonebin ; et aussi le chef Maisquaso, (aussi les chefs Muckatamishoquet et Mekis) Mishoquetto, et Asa Waswanay et Pawis,—sages et principaux parmi les Sauvages Ojibewas, habitant et réclamant la propriété des rives est et nord du lac Huron, depuis Pénétancouchine jusqu'au Sault Ste. Marie, et de là jusqu'à la baie Batchiwananing, sur la rive nord du lac Supérieur, ainsi que des îles situées dans les dits lacs vis-à-vis des dites rives, et, à l'intérieur, jusqu'à la hauteur des terres qui

séparent le territoire couvert par la charte de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson du Canada, aussi bien que toutes les terres non concédées situées dans les limites du Canada Occidental auxquelles ils peuvent avoir de justes droits, de l'autre part, il est stipulé :—

Que pour et en considération de la somme de deux mille louis, argent ayant cours dans le Haut-Canada, à eux payés comptant, et pour, en outre, l'annuité perpétuelle de six cents louis, même cours, qui devra être payée et comptée aux dits chefs et à leurs tribus chaque année dans une saison convenable en donnant avis du lieu qui pourra être choisi à cette fin, eux les dits chefs, sages et principaux, au nom de leurs tribus ou bandes respectives, volontairement, pleinement et librement, abandonnent par les présentes, cèdent, donnent et transportent à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs à perpétuité, tous leurs droits titres et intérêts dans et sur tout le territoire ci-dessus décrit, sauf et excepté les réserves mentionnées dans la cédule ci-annexée,—lesquelles réserves seront gardées et possédées par les dits chefs et leurs tribus en commun pour leur usage et bénéfice.

Et si les dits chefs et leurs tribus respectives désirent en aucun temps vendre aucune partie des dites réserves, ou d'aucun minerai ou autres productions précieuses d'icelles, les dites réserves seront vendues ou données à bail sur leur demande par le surintendant général des affaires des Sauvages alors en fonction ou tout autre officier étant autorisé à le faire, pour leur meilleur profit et avantage.

Et le dit William Benjamin Robinson, de la première part, au nom de Sa Majesté et du gouvernement de cette province, convient et promet par les présentes de payer et faire payer les sommes d'argent ci-dessus mentionnées, et d'accorder en outre aux dits chefs et leurs tribus le privilége plein et entier de chasser librement sur le territoire par eux maintenant cédé, et de pêcher dans les cours d'eau qui s'y trouvent, ainsi qu'ils avaient jusqu'ici l'habitude de le faire, sauf et excepté les parties du dit territoire qui pourront de temps à autre être vendues ou données à bail à des individus ou des compagnies et occupées par eux avec le consentement du gouvernement provincial.

Les parties de la seconde part conviennent et promettent en outre de ne point vendre, donner à bail ou aliéner autrement, aucune partie de leurs réserves sans avoir préalablement obtenu le consentement du surintendant général des affaires des Sauvages ou de autre officier autorisé à cet effet ; en outre ils ne troubleront et n'inquiéteront, en aucun temps, les personnes qui voudraient explorer ou rechercher des minéraux ou autres productions précieuses dans aucune partie du territoire cédé par les présentes à Sa Majesté, ainsi qu'il est ci-dessus mentionné.

Les parties de la seconde part conviennent aussi que, dans le cas où le gouvernement de cette province aurait, avant la date de ce marché, vendu ou fait promesse de vendre aucune location de mine ou autre propriété sur la partie de territoire par le présent réservée à leur usage, alors et dans ce cas la dite vente ou promesse de vente sera effectuée par le gouvernement si les parties qui la réclament ont rempli les conditions de leurs contrats, et la somme qui en proviendra sera payée à la tribu à laquelle la réserve appartient.

Le dit William Benjamin Robinson, au nom de Sa Majesté, qui désire traiter tous ses sujets avec justice et libéralité, convient et promet en outre que si le territoire cédé par les parties de la seconde part rapporte à aucune époque future un revenu qui puisse permettre au gouvernement de cette province, sans encourir des pertes, d'augmenter l'annuité qu'il leur garantit par les présentes, alors et dans ce cas la dite annuité sera augmentée de temps en temps, pourvu que le montant payé à chaque indivu n'excède pas la somme d'une livre argent courant de la province en aucune année, ou telle autre somme qu'il plaira Sa Majesté de déterminer ; et pourvu en outre que le nombre des Sauvages ayant droit au bénéfice de ce traité se montera aux deux tiers de leur nombre actuel, qui est de quatorze cent vingt-deux, pour qu'ils aient droit de réclamer le bénéfice entier de ce traité ; et si à aucune période future ce nombre ne se monte pas aux deux tiers de quatorze cent vingt-deux, alors la dite annuité sera diminuée proportionnellement.

Le dit William Benjamin Robinson, de la première part, convient en outre, de la part de Sa Majesté et du gouvernement de cette province, qu'en conséquence de ce

que les Sauvages qui habitent la rivière des Français et le lac Nipissingue sont devenus parties à ce traité, la somme ultérieure de cent soixante livres argent courant de la province sera payée en sus de celle de deux mille livres ci-dessus mentionnée.

Cédule des réserves faites par les soussignés, chefs et principaux ci-dessus nommés :

1. Pamequonaishaing et sa troupe, une étendue de terre qui commencera à sept milles de l'embouchure de la rivière Maganitawang et s'étendra six milles à l'est et à l'ouest, sur trois milles au nord.

2. Wagamake et sa troupe, une étendue de terre qui commencera à un endroit appelé Neckickshegeshing, six milles de l'est à l'ouest, sur trois milles en profondeur.

3. Kitcheposkissigun, (par Papasainse) depuis la Pointe Grondine vers l'ouest, six milles dans l'intérieur, sur deux milles de front, de manière à comprendre le petit lac Nessinassung, (un territoire pour eux-mêmes et leurs troupes).

4. Wabakekek, trois milles de front près de Shebawenaning, sur cinq milles de profondeur, pour lui-même et sa troupe.

5. Namassing et Naoquagabo et leurs troupes, un territoire commençant près de La Cloche, à la limite du territoire de la compagnie de la baie d'Hudson, allant de là à l'ouest jusqu'à l'embouchure de la rivière des Espagnols, puis quatre milles en montant sur le bord sud de la dite rivière, et en traversant jusqu'au point de départ.

6. Shawenakeshick et sa troupe, un territoire, maintenant occupé par eux et renfermé par les deux rivières appelées la rivière du Poisson Blanc et Wanabitasebe, sept milles en profondeur.

7. Windawtegowinini et sa troupe, la péninsule est de la rivière du Serpent, formée par cette rivière même, maintenant occupée par eux.

8. Ponekeosh et sa troupe, le terrain contenu entre la rivière Mississagua et la rivière Penebewabecong, jusqu'aux premiers rapides.

9. Dokis et sa troupe, trois milles carrés à Wanabeyakokaun, près du lac Nipissingue, et l'île près de la chûte de Okickendawt.

10. Shabokeshick et sa troupe, depuis leurs plantations actuelles, sur le lac Nipissingue, jusqu'au poste de la Baie d'Hudson, six milles en profondeur.

11. Tagawinini et sa troupe, deux milles carrés à Wanabitibing, endroit situé à environ quarante milles à l'intérieur, près du lac Nipissingue.

12. Keokonse et sa troupe, quatre milles de front depuis la rivière Thessalon, vers l'est, sur quatre milles de profondeur.

13. Mishequanga et sa troupe, deux milles sur les bords du lac, à l'est et à l'ouest de Ogawammang, sur un mille de profondeur.

14. Shinguaconse et sa troupe, un territoire s'étendant depuis la baie du Maski nongé inclusivement, jusqu'à la pointe aux Perdrix, au-dessus de la rivière des Jardins, sur le front, et dix milles de profondeur dans toute la distance, et aussi l'île aux Ecureuils.

15. Nebenaigoching et sa troupe, un territoire s'étendant depuis Wanabekinegunning, à l'ouest du Groscap, jusqu'à la limite des terres cédées par les chefs du lac Supérieur, et en profondeur six milles dans toute la distance, y compris la baie Batchewananing, et aussi la petite île du Sault Ste. Marie, dont ils se servent comme endroit de pêche.

16. Pour le chef Mekis et sa troupe, résidant à Wasaquising (Ile de Sable), une étendue de terre sur la rive principale vis-à-vis l'île, à l'endroit maintenant occupé par eux pour y résider et cultiver, quatre milles carrés.

17. Pour le chef Muckatamishaquet et sa troupe, une étendue de terre sur la rive est de la rivière Naiskcouteong près de la pointe aux Barils, trois milles carrés; et aussi un petit territoire dans la baie Washanwenega, maintenant occupée par une partie de la troupe, trois milles carrés.

Signé, scellé et passé au Sault Ste. Marie, les jours et an ci-dessus écrits en premier lieu, en présence de—

ASTLEY P. COOPER,
Capt. Brig. des carabiniers.
GEORGE IRONSIDE,
Surint. des Affaires des Sauvages
F. W. BALFOUR,
Lieut. brig. des carabiniers.
ALLAN MACDONELL.
GEO. JOHNSTON,
Interprète.
LOUIS CADOTT.
J. B. ASSINKINACK.
T. W. KEATING.
JOS. WILSON.

W. B. ROBINSON

SHINGUACOUSE,	sa + marque.	[L. S.]
NEBENAIGOCHING,	sa + marque.	[L. S.]
KEOKOUSE,	sa + marque.	[L. S.]
MISHEQUONGA,	sa + marque.	[L. S.]
TAGAWININI	sa + marque.	[L. S.]
SHABORESHICK,	sa + marque.	[L. S.]
DOKIS,	sa + marque.	[L. S.]
PONEKEOSH,	sa + marque.	[L. S.]
WINDAWTEGOWININI,	sa + marque.	[L. S.]
SHAWENEAKSHICK,	sa + marque.	[L. S.]
NAMASSIN,	sa + marque.	[L. S.]
MUCKATA MISHAQUET,	sa + marque.	[L. S.]
MEKIS,	sa + marque.	[L. S.]
MAISQUASO,	sa + marque.	[L. S.]
NAOQUAGABO,	sa + marque.	[L. S.]
WABOKEKICK,	sa + marque.	[L. S.]

KITCHEPOSSEGUN, par Papasainse)	sa + marque.	[L. S.]	OCHEEK,	sa + marque.	[L. S.]
WAKEMAKE,	sa + marque.	[L. S.]	METIGOMIN,	sa + marque.	[L. S.]
PAMEQUONAISHOUNG,	sa + marque.	[L. S.]	WATACHEWANA,	sa + marque.	[L. S.]
JOHN BELL,	sa + marque.	[L. S.]	MINEWAWAPENASSE,	sa + marque.	[L. S.]
PAQWATCHININI,	sa + marque.	[L. S.]	SHENAOQUM,	sa + marque.	[L. S.]
MASHEKYASH,	sa + marque.	[L. S.]	ONINGEGUN,	sa + marque.	[L. S.]
IDOWEKESIS,	sa + marque.	[L. S.]	PANAISSY,	sa + marque.	[L. S.]
WAQUACOMICK,	sa + marque.	[L. S.]	PAPASAINSE,	sa + marque.	[L. S.]
MISHOQUETTO,	sa + marque.	[L. S.]	ASHEWASEGA,	sa + marque.	[L. S.]
ASA WASWANAY,	sa + marque.	[L. S.]	KAGISHEWAWETUNG, (par Baboncung)	sa + marque.	[L. S.]
PAWISS,	sa + marque.	[L. S.]	SHAWONEBIN,	sa + marque.	[L. S.]

Témoins aux signatures de Muckata Mishaquet, Mekis,

Mishoquetto, Asa Waswanay, et Pawiss—

T. G. ANDERSON, *S. A. S.*
W. B. HAMILTON,
W. SIMPSON,
ALFRED A. THOMPSON.

TRAITÉ ROBINSON, FAIT EN L'ANNÉE 1850, AVEC LES INDIENS OJIBEIWA, DU LAC SUPÉRIEUR, PAR LEQUEL CERTAINS TERRITOIRES SONT TRANSPORTÉS A LA COURONNE.

Par convention faite et passée le septième jour de septembre, dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante, au Sault Ste. Marie, dans la province du Canada, entre l'honorable William Benjamin Robinson d'une part, au nom de Sa Majesté la reine, et Joseph Peau de Chat, John Trimway, Mishe Muckqua, Totomenci, chefs, et Jacob Wusseba, Ahruntchiwagabon, Michel Shebageshick, Manitoshainse et Chigenaus, sages et principaux parmi les Sauvages Ojibewas, habitant la rive nord du lac Supérieur dans la dite province du Canada, depuis la baie Batche-

Wanaung jusqu'à la rivière au Pigeon, à l'extrémité ouest du dit lac, et l'intérieur dans toute cette étendue jusqu'à la hauteur des terres qui séparent le territoire couvert par la charte de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson de la dite étendue de terre, et aussi les îles du dit lac qui sont situées dans les limites des possessions britanniques de l'autre part, il est stipulé :

Que pour et en considération de la somme de deux mille livres, argent ayant cours dans le Haut-Canada à eux payée comptant, et pour en outre l'annuité perpétuelle de cinq cents louis, devant être payée et comptée aux dits chefs et à leurs tribus, dans une saison convenable de chaque été, et pas plus tard que le 1er d'août, aux postes de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson, à Michipicoton et Fort William, eux les dits chefs et principaux, volontairement, pleinement et librement, abandonnent par les présentes, cèdent, donnent et transportent à Sa Majesté, ses héritiers et successeurs à perpétuité, tous leurs droits et intérêts dans et sur tout le territoire ci-dessus décrit, sauf et excepté les réserves désignées, dans la cédule ci-annexée, lesquelles réserves seront gardées et possédées par les dits chefs et leurs tribus en commun pour des fins de résidence et culture ; et si les dits chefs et leurs tribus respectives désirent vendre les minéraux ou autres productions de valeur sur les dites réserves, cette vente s'effectuera à leur réquisition par ordre du surintendant-général de la division des Sauvages, pour leur usage et bénéfice exclusifs et pour leur meilleur avantage.

Et le dit William Benjamin Robinson de la première part, au nom de Sa Majesté et du gouvernement de cette province, convient et promet par les présentes de faire les paiements ainsi qu'il est ci-dessus spécifié ; et en outre de permettre aux dits chefs et leurs tribus de faire pleinement et librement la chasse sur le territoire maintenant cédé par eux et de pêcher dans les eaux qui s'y trouvent, ainsi qu'il ont eu jusqu'ici la coutume de le faire, sauf et excepté telle partie de territoire qui pourra de temps en temps être vendue ou donnée à bail à des individus ou compagnies d'individus et occupée par eux du consentement du gouvernement provincial. Les parties de la seconde part conviennent et promettent en outre de ne point vendre, donner à bail ou aliéner autrement aucune partie des dites réserves sans obtenir préalablement le consentement du surintendant-général des affaires des Sauvages ; et de n'inquiéter et troubler les personnes qui exploreront ou chercheront des minéraux ou autres productions de valeur sur aucune partie du dit territoire cédé par le présent à Sa Majesté, ainsi qu'il est ci-dessus mentionné. Les parties de la seconde part conviennent en outre que dans le cas où le gouvernement de cette province aurait, avant la date de ce marché, vendu ou promis de vendre, aucunes locations de mines, ou autres propriétés faisant partie du territoire réservé par les présentes pour leur usage et bénéfice, alors et dans ce cas la dite vente ou promesse de vente sera parfaite par le gouvernement si les parties intéressées le désirent, et le montant en provenant sera remboursé à la tribu à laquelle appartient la dite réserve.

Le dit William Benjamin Robinson, au nom de Sa Majesté, qui désire traiter avec justice et libéralité tous ses sujets, convient et promet en outre que, dans le cas où le territoire par le présent cédé par les parties de la seconde part rapporterait à aucune époque future un revenu qui permettrait au gouvernement de cette province, sans encourir de pertes, d'augmenter l'annuité à eux garantie par le présent, alors et dans ce cas la dite annuitée sera augmentée de temps en temps, pourvu que le montant payé à chaque individu n'excède pas la somme de un louis argent courant de la province, ou telle autre somme qu'il pourra plaire à Sa Majesté de déterminer ; et pourvu aussi que le nombre des Sauvages qui auront droit au bénéfice de ce traité se montera aux deux tiers de leur nombre actuel (qui est de douze cent quarante), pour leur donner droit à réclamer l'entier bénéfice d'icelui ; et si leur nombre à aucune époque future ne se monte pas aux deux tiers de douze cent quarante, l'annuité sera diminuée d'une manière proportionnée à leur nembre réel.

Cédule des réserves faites par les soussignés, chefs et principaux ci-dessus nommés.

Premièrement—Joseph Peau de Chat et sa tribu : la réserve commencera à environ deux milles de Fort-William (à l'intérieur), sur la rive droite de la rivière

Kaministiquia ; elle se continuera de là à l'ouest six milles, parallèlement aux rives du lac, de là au nord cinq milles, de là à l'est jusqu'à la rive droite de la dite rivière, de manière, toutefois, à ne pas empiéter sur les droits que l'honorable compagnie de la baie d'Hudson pourrait avoir sur cette région.

SECONDEMENT—Quatre mille carrés au Gros Cap, formant une vallée près du Fort Michipicoton de l'honorable compagnie de la Baie d'Hudson, pour Totomonai et sa tribu.

TROISIÈMEMENT—Quatre milles carrés sur la rivière aux Goëlands, (*Gull River*), près du lac Nipigon, sur les deux rives de la dite rivière, pour le chef Mishimuckqua et sa tribu.

Signé, scellé et passé au Sault Ste. Marie, les jours et an ci-dessus écrits en premier lieu, en présence de—

GEORGE IRONSIDE,
S. des Affaires des Sauvages.
ARTHUR P. COOPER,
Capt. com. de la brig. des carab.
H. M. BALFOUR,
2me lieut, de la brig. des carab.
JOHN SWANSON,
F. en C. de l'hon. Co. de la B. d'Hudson.
GEORGE JOHNSTON,
Interprète.
F. W. KEATING,

W. B. ROBINSON.

JOSEPH PEAU-DE-CHAT, sa + marque. [L. S.]
JOHN MINWAY, sa + marque. [L. S.]
MISHE-MUCKQUA, sa + marque. [L. S.]
TOTOMINAI, sa + marque. [L. S.]
JACOB WAPELA, sa + marque. [L. S]
AH-MUCTHINAGALON, sa + marque. (L. S.]
MICHEL SHELAGESHICK, sa + marque. [L. S.]
MANITOU SHAINSE, sa + marque. [L S.]
CHIGINANS, sa + marque. [L. S.]

SECRÉTARIAT PROVINCIAL.
TORONTO, 23 février 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 18 courant, adressée au secrétaire provincial, et contenant deux mémoires des Sauvages de la rive nord du lac Huron et de la Grande île Manitouline, par lesquels ces sauvages demandent une augmentation d'indemnité pour les terres cédées par eux en 1850.

J'ai reçu instruction de vous informer que la question sera soumise à la considération de Son Excellence par l'entremise du commissaire des terres de la couronne de la province.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOS. C. PATTESON,
Sous-secrétaire.

A l'honorable secrétaire d'Etat,
pour les provinces
(Division des Sauvages),
Ottawa.

Traduction de la requête.

FORT-WILLIAM, 12 février 1873.

O ! mon Père, nous venons en pleurant vous demander la vie.

Nous, qui vous écrivons, nous demeurons au lieu des nombreux rapides (Fort-William), et nous sommes les chefs de notre tribu.

Oui ! Notre requête mérite certainement considération. Voyez l'enfant qui fait son premier effort pour se tenir debout ; cet enfant est un enfant de Dieu.

Vous qui portez le titre de Chef de la Milice, c'est à vous que nous écrivons.

Nous voulons rappeler votre souvenir vers cette terre que nous possédons, et dont vous avez acheté de nous une moitié.

Il n'est que trop juste, je pense, que vous me donniez ce que vous avez promis, quatre piastres (suivant la condition du traité). Ces quatre piastres devaient d'abord m'être payées sur les produits de cette terre qui contient de si grandes richesses. Il y a une autre chose ; je veux parler de cette partie de ma réserve qui m'a été enlevée. On m'a dit que je devais recevoir pour cela une somme spéciale. C'est cette somme que je demande. J'ai été informé que cet argent devait être payé au chef de la milice (le gouverneur-général), qui me le remettrait, et que je pourrais en faire l'usage que je voudrais, parce qu'il provient de la concession que j'ai faite. Une autre chose : La réserve est à moi, elle est ma propriété. Je puis empêcher qui que ce soit d'y toucher. Je ne concède mon droit à personne. Cependant, je vois l'homme blanc couper mes arbres : c'est pourquoi je vous en parle. C'est là tout ce que nous avons à vous dire. Nous vous demandons instamment de nous écrire avant le printemps, afin que je puisse savoir comment vous êtes disposé à mon égard relativement aux choses concernant lesquelles je vous ai parlé. Et à présent, ô notre père, comme c'est à vous que nous parlons, nous vous saluons comme de bons sujets.

La traduction signée,

T. P. CHOSIE, *T.P.*

OTTAWA, 7 avril 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un mémoire qui m'a été adressé par les Sauvages du lac Supérieur, pour être soumis à la considération de Son Excellence le gouverneur-général. Dans le but de mettre Son Excellence en position d'être mieux renseigné quant à l'objet de ce mémoire, je demande respectueusement la permission d'y joindre les explications qui suivent.

Dans le cours de l'année 1850, un traité (généralement connu sous le nom de *Traité Robinson*) fut passé avec les Sauvages du lac Supérieur. Par ce traité, les Sauvages cédèrent au gouvernement une certaine étendue de territoire, pour laquelle ils ont reçu depuis lors et reçoivent encore une rente annuelle de $1.50 par tête. Ils font depuis longtemps des plaintes au sujet de cette rente, disant qu'elle est trop faible et que le gouvernement ne remplit pas les stipulations du traité. Ils appuient leurs prétentions sur la clause suivante :

" Que, dans le cas où le territoire ainsi cédé produira plus tard un revenu suffi-
" sant pour permettre au gouvernement de la province, sans encourir de pertes,
" d'augmenter l'annuité à eux garantie (les Sauvages), cette annuité devra être
" augmentée de temps à autre, pourvu que la somme payée à chaque individu ne
" dépasse pas une livre courant, ou telle autre somme, dont il pourrait plaire à Sa
" Majesté de fixer le montant."

Les affaires des Sauvages étaient à cette époque administrées par le gouvernement impérial. Or, dans le rapport des Commissaires spéciaux nommés en 1856 pour s'enquérir de l'état des affaires des Sauvages en Canada, on trouve ce qui suit :

" Si nous considérions qu'il entrât dans nos attributions de parler ainsi, nous n'hésiterions pas à exprimer le vif regret que nous éprouvons en voyant qu'un traité qui est entaché de stipulations semblables, et au moyen duquel on a extorqué aux

Indiens une vaste étendue de pays pour une somme relativement nominale, ait pu recevoir la sanction du gouvernement."

Depuis l'époque où le traité fut commenté d'une manière si défavorable par les commissaires spéciaux, qui avaient appelé la somme stipulée une somme comparativement nominale, les terres concédées sont devenues assez productives pour justifier l'augmentation spécifiée de $4, et le paiement de cette somme, ou, sinon, de toute autre somme (plus considérable) qu'il pourrait plaire à Sa Majesté de déterminer, ainsi qu'y pourvoit la clause du traité déjà citée. Mais il s'est élevé une difficulté par le fait que, tandis que le gouvernement fédéral est chargé des affaires des Sauvages, les terres en question ont passé au gouvernement d'Ontario, qui en perçoit actuellement les revenus toujours grossissant. Pour ne pas remonter au-délà des deux dernières années, par exemple, le gouvernement d'Ontario a retiré de la vente seule des coupes de bois et de terrains dans les limites du territoire concédé, une forte somme s'élevant probablement à un million de piastres ou plus. En outre, les Indiens voient chaque jour des trésors considérables, sous la forme d'argent natif ou brut, sortir de smines—*Ilet d'argent* (Silver Islet) seul en fournit pour environ cent mille piastres par mois—; et, naturellement, ils comprennent et disent que leur rente devrait être augmentée, tel que pourvu par le traité.

Son Excellence remarquera, je n'en doute pas, que cette affaire est d'une importance exceptionnelle. Les Sauvages ont abandonné un immense territoire, riche en forêts et en mines, propre à la chasse et au commerce des fourrures, avec des mers intérieures fournissant une pêche abondante. Le revenu de ce territoire, qui leur appartenait, est déversé dans le trésor d'Ontario qui regorge. Et, cependant, ils ne peuvent retirer la somme relativement nominale qui leur est garantie par un traité solennel, et cela dans un temps où leur pays subit, dans ses conditions d'existence, des changements qui, tout désirables qu'ils puissent être dans l'intérêt de la civilisation, sont pour eux la source d'inconvénients plus ou moins graves. Les mineurs et les bucherons ont fait fuir le gibier, et leur ont ainsi fait perdre une de leurs principales ressources, la chasse. Les maladies et les privations ont décimé leur population.

Je ferai remarquer de plus que le retard mis à l'accomplissement des stipulations du "Traité Robinson" est un sujet de plainte depuis longtemps déjà chez les Sauvages du lac Supérieur. Ce retard n'a pas été sans effet non plus sur les Sauvages de l'intérieur, puisqu'ils ont su dire aux commissaires envoyés pour traiter avec eux l'été dernier (et cela non sans raison, à leur point de vue) que "les hommes blancs n'avaient pas tenu parole à leurs frères des Grands Lacs."

Je crois qu'il suffit de soumettre la question à l'attention du gouvernement pour que les réclamations de ces pauvres gens soient prises en considération sérieusement et accueillies avec bienveillance. Je ferais une humble suggestion au sujet de l'accumulation des paiements. Si on ne peut les faire remonter à la date de la mise en force du traité, ils devraient au moins couvrir la période qui s'est écoulée depuis que les terres sont tombées sous le contrôle du gouvernement d'Ontario; car pendant toute cette période, elles ont constamment fourni un revenu, et ce revenu a été considérable pendant les dernières années. Si cela pouvait se faire, le gouvernement aurait à sa disposition un fonds qui, sous l'administration judicieuse et attentive qui a toujours marqué la direction du bureau des Sauvages dans le département du secrétaire d'Etat pour les provinces, pourrait fournir les moyens d'améliorer grandement la condition des Indiens.

Le mémoire fait aussi allusion à la réserve sauvage de la Kaministiquia, mais ce point n'a aucune relation avec la question beaucoup plus grave des annuités, et le département du secrétaire d'Etat pour les provinces est sans doute en position de le régler.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
S. T. DENOSON.

Au Secrétaire
de Son Excellence le gouverneur-général,
Ottawa.

REQUÊTE DES INDIENS DE FORT-WILLIAM, SUR LE LAC SUPÉRIEUR, A SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL.

FORT-WILLIAM, 1er mars 1873.

C'est à toi, ô Père, que nous nous adressons en ce moment pour demander en pleurant ce qui est notre vie. Certainement, c'est du fond de notre cœur que nous te parlons, nous, les Indiens du rivage des nombreux courants. Nous t'écrivons, nous, les principaux guerriers de notre tribu. Donc, assurément, cela mérite réflexion. On considère avec respect un enfant qui essaie de se lever sur ses pieds, parce que c'est un enfant de Dieu.

Donc, Chef puissant, comme on t'appelle, nous t'écrivons. Il s'agit de cette terre, qui est ma propriété. C'est cela que je veux graver dans ton esprit.

C'est assez déjà que tu ne puisses pas me donner ce que tu m'as promis, quatre piastres. La condition pour ces quatre dollars, qui me sont dus, est qu'ils soient produits d'abord par cette grande terre si riche.

Une autre condition, que le terrain qui a été pris sur ma réserve, devrait, c'est ce qu'on m'a dit, être payé séparément; c'est pourquoi je pense que je dois être payé séparément.

On m'a dit que le Chef puissant recevrait l'argent dans ses mains pour le remettre dans les miennes, afin qu'alors je pusse en faire usage ici, sur ma réserve.

Une autre chose: cette propriété, qui est à moi (la réserve indienne actuelle), je ne permets à personne d'y pénétrer et d'y agir comme il veut. Non, je ne donne aucune permission de ce genre à personne; et cependant je vois l'homme blanc coupant mes arbres. C'est pourquoi je m'adresse à toi.

Pour toutes ces choses dont je te parle, je réclame ta réponse avant le printemps, afin que je sache ce que tu penses de ce que je te dis maintenant.

Notre Père, nous, qui te parlons, tous, nous te faisons nos meilleures amitiés.

Gibewinso, Binesi, Mangatina, Libishkokijigiveshang, Mejakiassang, Madjiassang,

Pour traduction littérale de l'original,

T. P. CHOSIE.

Au conseil: Note de Son Excellence.

En transmettant au conseil la requête ci-jointe, ainsi que la lettre qui la contient et par laquelle elle m'est parvenue, je désire faire savoir qu'ayant examiné les termes du "Traité Robinson" et le rapport de la Commmission Sauvage de 1856, je suis fortement d'opinion qu'il est opportun de déterminer si les pétitionnaires n'ont pas réellement droit de réclamer une augmentation de leur rente, conformément à la clause du traité.

DUFFERIN.

Il est bon de remarquer que, bien qu'un nombre d'Indiens plus considérable que celui dont il est fait mention dans les traités Robinson ait pu être admis à participer aux annuités, ces traités, tout en pourvoyant au cas d'une déduction si la population diminuait, n'ont pas en vue, dans le cas d'une augmentation des annuités, que le nombre de ceux qui pourront participer à cette augmentation dépasse le chiffre auquel on évaluait la population des diverses bandes lors de la signature des traités.

W. SPRAGGE,
Sous-surintendant des Affaires des Sauvages.

(Mémoire.)

Les Indiens des lacs Huron et Supérieur, qui furent parties aux traités et à l'acte d'abandon et de cession passés en septembre 1850, par le ministère de l'honorable W. B. Robinson, se sont plaints de temps à autre de ce que, malgré la vente de quantités considérables de terres qui eut lieu depuis, il n'a été fait aucune augmentation aux annuités mentionnées dans les traités (savoir, pour les Indiens du lac Huron $2,400, et pour les Indiens du lac Supérieur $2 000).

Leur réclamation se fonde sur la disposition suivante, insérée dans chacun de ces documents :—Le dit William Benjamin Robinson, au nom de Sa Majesté, qui désire traiter tous ses sujets avec justice et libéralité, convient et promet en outre que si le territoire par le présent cédé par les parties de la seconde part rapporte à aucune époque future un revenu qui puisse permettre au gouvernement de cette province, sans encourir de pertes, d'augmenter l'annuité qu'il leur garantit par les présentes, alors et dans ce cas la dite annuité sera augmentée de temps en temps, pourvu que le montant payé à chaque individu n'excède pas la somme d'une livre argent courant de la province en aucune année, ou telle autre somme que Sa Majesté voudra bien ordonner ; et pourvu en outre que le nombre des Sauvages ayant droit au bénéfice de ce traité se monte aux deux tiers de leur nombre actuel (le nombre des Sauvages du lac Huron étant alors de 1,422, et celui des Sauvages du lac Supérieur de 1,240), pour qu'ils aient le droit de réclamer le bénéfice complet de ce traité ; et si, à aucune période future, ce nombre ne se monte pas aux deux tiers de quatorze cent vingt-deux, alors la dite annuité sera diminuée proportionnellement.

En référant aux listes de paiement de l'annuité, il appert que la moyenne par tête pour les indiens du lac Huron a été, dans ces derniers temps, de $1.10, et pour ceux du lac Supérieur de $1.49½.

En discutant la question des prétentions des Sauvages à une augmentation de leur rente, il faut se rappeler que les sommes qui ont été retirées de la vente de terres sur le territoire cédé en 1850 provenaient surtout de terrains achetés pour le creusement de mines jusqu'à l'époque de la confédération, et qu'une grande partie de ces sommes fut absorbée par le coût des explorations ; de plus, comme ces localisations minières formaient pour la plupart des lots de terre isolés, les frais d'exploration étaient proportionnellement plus élevés qu'ils ne le sont dans les circonstances ordinaires, telles que les explorations de townships. Quoi qu'il en soit, tout le surplus qui resta fut versé et entra en ligne de compte dans le revenu général de l'ex-province du Canada. Il faut ajouter, néanmoins, aux sommes d'argent que l'on retirait de la vente des lots, les rentes de terrains, les produits de la coupe du bois, etc., qui provenaient aussi du territoire cédé, et qui comme telles doivent de droit être affectées au paiement de la réclamation indienne, en tant qu'on trouvera un moyen praticable, d'exiger, à l'heure qu'il est, le remboursement des deux provinces d'Ontario et de Québec, en déduction des profits qu'elles ont retirés depuis l'établissement de la Confédération, des terrains et des forêts de la région des lacs Huron et Supérieur.

On a soutenu, jusqu'à une date comparativement récente, que les revenus provenant de cette source étaient si peu appréciables qu'ils ne pouvaient même fournir le moyen d'augmenter les annuités payables en vertu des traités Robinson. Mais, si minimes qu'ils aient été, ils devront constituer la première contribution fournie au fonds qui servira à payer l'augmentation. On peut s'adresser, pour obtenir les renseignements nécessaires en cette matière, au département des terres de la couronne, à Toronto, ou, directement, au gouvernement d'Ontario.

C'est, cependant, au gouvernement d'Ontario, qui a fait des ventes considérables de terres minérales sur les deux lacs, et des ventes de terres à bois, notamment sur le lac Huron, durant la saison de 1872, qu'on devra avoir recours en vue d'établir un fonds pour payer l'augmentation d'annuité : les sommes provenant des terres concédées sont amplement suffisantes pour constituer ce fonds. On trouvera le chiffre du capital nécessaire pour combler la différence entre les annuités payées jusqu'à ce jour et la moyenne de $4 par tête, en référant au recensement de la population de 1871, d'après lequel les Indiens du lac Huron sont au nombre de 1,072 au lieu de 1,422. Ce fait peut s'expliquer par la supposition que beaucoup de ces Indiens ont émigré à l'île Manitouline,

dont la population sauvage, suivant le même recensement, est de 1,566, tandis qu'en 1858 elle était évaluée par le surintendant (qui y résidait) à 1,290, ce qui fait une différence de 276. En 1868, le nombre des Indiens du lac Huron était estimé à 1,846. On doit inférer de cette indication que des fluctuations ont lieu de temps à autre ; de sorte qu'il serait plus sûr d'établi une computation conforme à celle du traité, c'est-à-dire d'après le chiffre de 1,422. A ce compte, la somme additionnelle nécessaire pour former les $4.00 étant de $2.90 par tête, le montant total sera de $4,123.08, qui, à six pour cent, représente un capital de $82,462. Le gouvernement ne donne que 5 pour cent sur les argents des Sauvages qu'il garde en dépôt, et il n'est guère probable que le gouvernement d'Ontario consente à payer l'intérêt le plus élevé, n'eût-il d'autre raison que de le faire concorder avec l'autre que les Indiens ont dû accepter depuis 1859. Quant aux Sauvages du lac Supérieur, leur population s'élevait en 1871 à 1,453, au lieu de 1,240 comme en 1850, ce qui forme une augmentation de 213. Cet accroissement peut être dû à une migration de l'intérieur : cependant le rapport de l'année précédente donnait le chiffre de 1,502, tandis que celui de 1864 donnait seulement 1,242. On remarquera que c'est la même tendance aux variations qui a été déjà constatée chez les Sauvages du lac Huron, et il est suggéré, en conséquence, de prendre le chiffre du traité, c'est-à-dire 1,240, comme chiffre fixe suivant lequel on devra régler l'augmentation de l'annuité.

La différence entre l'annuité de $1.49½ payée jusqu'à ce jour, et celle de $4 formera $3,106.20 ; ce qui, à 6 pour cent, représente un capital accumulé de $51,770, et à 5 pour cent, taux d'intérêt alloué par le gouvernement sur les dépôts de fonds Sauvages $62,124. Mais comme la plus grande partie du capital doit être tirée des fonds que le gouvernement d'Ontario a réalisés par les ventes de terre et de bois, il reste au gouvernement fédéral à élever l'intérêt sur les fonds sauvages de 5 à 6 pour cent, ou à faire tout autre arrangement équivalent.

Les Sauvages ont été informés, par ceux qui font profession d'être leurs amis, des ventes avantageuses de terres et de bois qui se sont faites, et qui ont sans doute été notablement exagérées quant aux terrains du lac Supérieur, où il n'existe qu'une quantité limitée de bois de construction propre au commerce, et ils témoigneront de leur mécontentement tant que la question n'aura pas été réglée d'une manière satisfaisante.

La première démarche à faire sera d'obtenir du gouvernement d'Ontario les renseignements nécessaires. Lorsque ce point aura été réglé et que l'on aura obtenu aussi des informations relativement aux sommes retirées par le département des terres de la Couronne de la vente de terres sur les lacs Huron et Supérieur, et transférées par ce département au receveur-général de l'ex-province du Canada, on suggère d'employer les sommes qui se trouveront disponibles après cet examen de la même manière que toute autre rente capitalisée, de façon que le capital de l'indemnité annuelle telle que déterminée par les traités et accrue en vertu des dispositions de ces mêmes traités, soit distribué par tête autant que les circonstances le permettront, aux différentes bandes du lac Huron et du lac Supérieur.

WILLIAM SPRAGGE,
D.S.A.S.

Bureau des Sauvages,
Ottawa, 13 avril 1873.

Rapport d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 9 juillet 1873.

Le comité du conseil a pris en considération le rapport ci-joint de l'honorable secrétaire d'Etat, relativement aux plaintes formulées par les Sauvages du lac Huron et du lac Supérieur qui ont été parties aux traités faits par l'hon. W. B. Robinson, en 1850, à l'effet que, nonobstant la vente d'une étendue considérable de terres, il n'a été fait aucune augmentation aux annuités spécifiées par le traité.

Le comité suggère qu'il soit donné communication au gouvernement d'Ontario des faits relatifs au traité ainsi que des réclamations des Indiens et des motifs sur lesquels ces réclamations sont appuyées, et que ce gouvernement soit prié de prendre relativement à cette affaire telles mesures qui lui paraîtront justes.

W. A. HIMSWORTH,
G. C. P.

A l'honorable
Secrétaire d'Etat,
etc., etc., etc.

Les faits qui se rapportent aux traités et auxquels il est fait allusion dans l'arrêté du conseil ci-joint du 9 juillet 1873, sont les suivants :

Par ces traités, conclus en septembre 1850, les Indiens des lacs Huron et Supérieur abandonnèrent à la couronne toutes les terres qu'ils possédaient sur les rives et les îles de ces lacs à l'exception de certaines réserves qu'ils conservèrent pour les occuper eux-mêmes, pour des annuités nominales de deux mille quatre cents piastres aux Sauvages du lac Huron et de deux mille piastres à ceux du lac Supérieur.

Le droit des Sauvages du lac Huron et du lac Supérieur à une augmentation de ces annuités repose sur la provision suivante, insérée dans chacun des traités ;—

" Le dit William Benjamin Robinson, au nom de Sa Majesté, qui désire traiter tous ses sujets avec justice et libéralité, convient et promet en outre que si le territoire cédé par les parties de la seconde part rapporte à aucune époque future un revenu qui puisse permettre au gouvernement de cette province, sans encourir des pertes, d'augmenter l'annuité qu'il leur garantit par les présentes, alors et dans ce cas la dite annuité sera augmentée de temps en temps, pourvu que le montant payé à chaque individu n'excède pas la somme d'une livre argent courant de la province en aucune année, ou telle autre somme que Sa Majesté voudra bien ordonner ; et pourvu en outre que le nombre des Sauvages ayant droit au bénéfice de ce traité se montera aux deux tiers de leur nombre actuel (qui est de 1,422 pour le lac Huron, et 1,240 pour le lac Supérieur,) pour qu'ils aient droit de réclamer le bénéfice entier de ce traité ; et si, à aucune période future, ce nombre ne se monte pas aux deux tiers de ces chiffres, alors la dite annuité sera diminuée en proportion de leur nombre réel."

Les Sauvages des lacs Huron et Supérieur réclament l'exécution de la stipulation citée plus haut, soit une rente annuelle de quatre piastres par tête, en s'appuyant sur le fait que le gouvernement a retiré assez de profits de ce territoire au moyen de la vente des terrains et de bois de construction sur les rivages et les îles de ces lacs pour être justifiable d'élever le chiffre de leur annuité à la somme stipulée dans les traités.

Si l'on réfère aux listes de paiement de l'annuité, on voit que, pendant ces dernières années, le taux a été d'une piastre et dix centins pour les Sauvages du lac Huron, et d'une piastre et quarante-neuf centins et demi pour ceux du lac Supérieur. Les recensements faits parmi eux chaque année indiquent une fluctuation constante ; ainsi en 1850 la population des indiens du lac Huron est évaluée à 1,846 et en 1871 à 1,072. Cette diminution peut s'expliquer par la supposition qu'un grand nombre auraient émigré aux îles Manitoulines—dont la population sauvage est évaluée par le même recensement à 1,566, tandis qu'elle n'était que de 1,290 en 1858. Quant aux Sauvages du lac Supérieur, le rapport de 1871 indiquent une population de 1,453, au lieu de 1,240 comme en 1850, et ceux de l'année précédente donnaient 1,502, tandis que le recensement de 1864 ne donnait que 1,242.

A raison de ces variations continuelles, l'évaluation devrait être basée sur le chiffre de la population au temps traités de 1850—savoir 1,240 pour les Sauvages du lac Supérieur, et 1,422 pour les Sauvages du lac Huron.

Pour copie conforme.

WM. SPRAGGE,
D. S. A. S.

Bureau des Sauvages,
Ottawa, 9 août 1873.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DES SAUVAGES,
OTTAWA, 8 août 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe copie d'un arrêté du conseil du 9 courant, relativement aux plaintes formulées par les Indiens des lacs Huron et Supérieur, qui furent parties aux traités conclus par l'hon. W. B. Robinson en 1850 et qui prétendent que certaines clauses de ces traités n'ont pas été exécutées.

J'inclus aussi un mémoire, concernant les faits qui se rapportent aux traités et les réclamations faites actuellement par les Indiens, afin que le tout fasse l'objet d'une communication au gouvernement d'Ontario, conformément à l'arrêté du conseil.

E. A. MEREDITH.
Député du ministre de l'intérieur.

C. AIKIN,
Secrétaire d'Etat pour le conseil.

DÉPARTEMENT DU PROCUREUR-GÉNÉRAL,
TORONTO, 14 octobre 1874.

Le soussigné a pris en considération une dépêche du sous-secrétaire d'Etat du Canada, en date du 22 août 1873, transmettant, pour être soumise à la considération de ce gouvernement, copie d'un arrêté de Son Excellence le gouverneur-général en conseil, relativement aux réclamations des Sauvages des lacs Huron et Supérieur qui ont été parties aux traités conclus par l'hon. W. B. Robinson en 1850, et qui se plaignent que certaines clauses de ces traités ne sont pas exécutées.

Par cet arrêté du conseil il est recommandé que ce gouvernement soit prié de prendre relativement à cette affaire les mesures qui pourront, vu les circonstances, lui paraître justes de la part de la province d'Ontario.

Les réclamations des Sauvages se rapportent à une stipulation contenue dans les traités de 1850 qui n'aurait pas été observée. Cette stipulation pourvoit à ce que le gouvernement augmente la rente annuelle garantie aux Sauvages dans le cas où le territoire cédé par eux produira plus tard un revenu assez considérable pour que cette augmentation puisse se faire sans inconvénient.

Le soussigné présume que cette affaire a été soumise à ce gouvernement en vue de soutenir que, dans le cas où une augmentation de rente devrait être faite, la charge en incomberait à cette province.

Le soussigné expose respectueusement que cette prétention n'est pas appuyée par des raisons suffisantes.

Par l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord et l'Acte Fédéral, 36 Vic., chap. 30, le gouvernement du Canada a pris à sa charge les dettes et les obligations de chaque province existant au moment de l'union. Ce principe ne souffre d'exception qu'en autant que les termes généraux de la section 111 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord peuvent être affectés par la section 109, qui soumet les propriétés de chaque province aux charges dont elles sont couvertes et aussi au paiement de tout intérêt autre que celui de la province. Les terres dont il est question n'étaient

grevées d'aucune charge. Légalement, elles appartenaient à la couronne avant d'être concédées par les Sauvages. Le prétendu titre de ceux-ci n'existait qu'en vertu d'une pure tolérance, et il fut éteint par les traités afin que ces territoires pussent être ouverts à la colonisation et que des patentes pussent être accordées aux acheteurs. Il n'entra pas dans les vues des parties de garantir les rentes annuelles par une hypothèque sur les territoires, puisque l'engagement que l'on prit relativement au paiement de ces rentes fut accepté à titre de charge sur le revenu général de la province.

De plus, le but de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord était de mettre sous le contrôle exclusif du gouvernement fédéral et du parlement fédéral toutes les affaires relatives aux Sauvages, et de faire en sorte que les droits de ceux-ci ne dépendent pas des autorités provinciales.

Le soussigné a reçu information du bureau des terres de la couronne que le montant des sommes retirées des terres au nord du lac Supérieur avant la Confédération est d'environ $110,000. Il n'a pu se procurer les mêmes renseignements relativement aux rives est et nord du lac Huron ; mais il n'y a aucun doute que le revenu qui en a été tiré est suffisant pour donner aux Indiens droit à l'augmentation de rente qu'ils réclament. La question de la responsabilité d'Ontario quant aux annuités des Sauvages a été discutée à fond par les conseils respectifs des provinces d'Ontario et de Québec devant les arbitres nommés en vertu de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, et le soussigné est d'opinion que les arguments qui furent alors apportés par le conseil d'Ontario et qui ont été imprimés dans le temps prouvent d'une façon conclusive que cette province n'est pas responsable du paiement des rentes des Sauvages.

Si les conseils du gouvernement fédéral sont d'opinion que les terres en question sont sujettes à une charge, le soussigné suggérerait que le point en litige soit soumis à la cour de Chancellerie, avec un état des faits admis par les gouvernements intéressés, ou bien que le gouvernement fédéral réglât lui-même dès à présent l'affaire avec les Sauvages, sans préjudice à la question de savoir quel gouvernement devra en définitive payer l'augmentation de rente projetée.

O. MOWAT,

Procureur-général.

Arrêté du conseil approuvé par Son Excellence le lieutenant-gouverneur, le trentième jour d'octobre 1874.

Le comité du conseil a pris en considération le rapport ci-joint de l'honorable procureur-général relativement à un arrêté de Son Excellence le gouverneur-général en conseil en date du 9 juillet 1873, au sujet des réclamations des Sauvages des lacs Huron et Supérieur, qui furent parties aux traités conclus par l'honorable W. B. Robinson en 1850 et qui se plaignent que certaines stipulations de ces traités n'ont pas été exécutées.

Le comité concourt à ce rapport et suggère que copie en soit transmise à l'honorable secrétaire d'Etat pour être soumise à Son Excellence le gouverneur-général en conseil.

Pour copie conforme.

J. G. SCOTT,

Greffier du conseil exécutif,

31 octobre 1874. *Ontario.*

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
TORONTO, 31 décembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, copie d'un arrêté du conseil approuvé par moi le trentième jour d'octobre 1874, et qui a rapport à un arrêté de Son Excellence le gouverneur-général en conseil, en date du neuvième jour de juillet 1873, relativement aux plaintes faites par les Indiens des lacs Huron et Supérieur qui furent parties aux traités conclus par l'honorable W. B. Robinson en l'année 1850 et qui prétendent que certaines clauses de ces traités n'ont pas été exécutées.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JOHN CRAWFORD.

A l'honorable
Secrétaire d'Etat du Canada,
Ottawa.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT.
OTTAWA, 5 novembre 1874.

MONSIEUR,—Au sujet de la lettre du député du ministre de l'intérieur, en date du 8 août 1873, et de son contenu, relativement aux plaintes faites par les Sauvages des lacs Huron et Supérieur, dans l'affaire des traités conclus avec eux en 1850, j'ai l'honneur de vous transmettre la copie d'une dépêche de Son Honneur le lieutenant-gouverneur d'Ontario ainsi que le rapport du conseil auquel cette dépêche réfère, et qui indiquent les vues de son gouvernement relativement aux plaintes en question.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur,
Ottawa.

AGENCE DES TERRES DES SAUVAGES.
SAULT STE. MARIE, 10 décembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le chef Augustin, suivant le désir de sa bande, réunie en conseil, le 25ème jour de novembre dernier, m'a demandé d'écrire à l'honorable ministre de l'intérieur et de m'informer si le montant de leur annuité ne pouvait pas être augmenté, conformément à la stipulation du traité Robinson qui dit:

"Le dit William Benjamin Robinson, de la part de Sa Majesté, qui désire traiter avec libéralité tous ses sujets, promet que, dans le cas où le territoire cédé par les parties de la seconde part produirait plus tard un revenu suffisant pour permettre au gouvernement de cette province d'augmenter, sans encourir de pertes, leur annuité, cette annuité sera augmentée de temps en temps, pourvu que la somme payée à chaque individu ne dépasse pas une livre courant, de l'argent de la province."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très humble serviteur,

WM. VAN ABBOTT,
Agent des terres des Sauvages.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur, Ottawa.

CHAMBRE DES COMMUNES,

OTTAWA, 1er avril 1875.

MONSIEUR,—En vue des opinions qui ont été exprimées dans la Chambre hier soir,—que le gouvernement fédéral est tenu, en vertu des traités Robinson, de pourvoir au paiement complet de la rente qui peut être due aux Sauvages qui furent parties à ce traité,—je demande la permission de soumettre la question à votre considération, et j'ai la confiance qu'après vous être consulté avec vos collègues, vous pourrez encore trouver le moyen de payer aux Sauvages leur quatre piastres par tête cette année.

La clause des traités Robinson sur laquelle se base la demande d'une augmentation de l'annuité des Sauvages se lit comme suit :

" Le dit William Benjamin Robinson, de la part de Sa Majesté, qui désire traiter avec libéralité tous ses sujets, promet que, dans le cas où le territoire cédé par les parties de la seconde part produirait plus tard un revenu suffisant pour permettre au gouvernement de cette province d'augmenter, sans encourir de pertes, leur rente annuelle, cette rente sera augmentée de temps en temps, pourvu que la somme payable à chaque individu ne dépasse pas une livre courant de l'argent de la province, ou telle autre somme plus élevée qu'il pourra plaire à Sa Majesté de fixer."

Le seul point qu'il soit absolument nécessaire, selon moi, de déterminer, avant d'accorder l'augmentation demandée, est de savoir si le territoire cédé en 1850, en vertu des traités Robinson, a, depuis cette date, rapporté une somme d'argent suffisamment élevée pour payer l'augmentation de rente garantie aux Indiens par ces traités.

Le nombre des Indiens qui ont droit à cette rente est, je crois, de 3,572, à l'exclusion des bandes du nord et du sud du Nipissingue et des Indiens de l'île Manitouline, qui, si je suis bien informé, ne sont pas compris dans les traités; mais vous possédez sur ce point, dans votre département, les renseignements nécessaires.

En supposant que le nombre des Sauvages soit de 3,572 et que l'augmentation à faire soit de trois piastres par tête, la somme totale sera de $10,716 par année, le capital nécessaire pour fournir cette somme, à six pour cent, étant de $178,600.

A présent, monsieur, afin de vous convaincre que vous n'avez pas besoin de vous adresser à d'autres qu'à vos propres collègues pour vous renseigner au sujet du revenu produit par le territoire cédé et lequel s'étend de Pénétancouchine à la rivière aux Tourtes, et des rives du lac Supérieur et de la Baie Georgienne à la hauteur des terres, je puis vous dire que le Premier ministre et l'honorable secrétaire d'Etat savent parfaitement bien tous deux que la vente des limites à bois seule, dans ce territoire, a fourni au gouvernement d'Ontario une somme beaucoup plus élevée que celle de cent soixante-dix-huit mille six cents piastres ; et ils savent aussi, qu'outre cette somme, une autre somme très considérable a été retirée de la vente de terres minérales ou propres à la culture.

J'admets que si la question à régler maintenant était celle de la somme due aux Indiens pour arrérages de rente, il faudrait quelque délai pour obtenir du gouvernement d'Ontario les documents nécessaires ; mais il s'agit de savoir si, à l'avenir, ces Indiens recevront comme rente la somme entière ($4.00 par tête chaque année) qui leur a été garantie par un traité solennel fait au nom de Sa Majesté la reine.

Je soutiens qu'il y a assez de preuves amassées pour vous permettre de décider cette question immédiatement, et dans l'affirmative.

J'ai la confiance que vous soumettrez cette affaire à l'attention de vos collègues immédiatement. Les Indiens et les Métis de la rivière au Jardin et du Sault Ste. Marie ont peu ou point d'ouvrage, à cause de la fermeture des scieries et aussi parceque les propriétaires de bateaux à vapeur se seront maintenant de houille pour le chauffage au charbon au lieu du bois. Je ne les ai jamais vus dans une si grande détresse. Ce serait une cruauté, dans ces circonstances, de tarder plus longtemps à leur payer le montant entier de la rente, auquel ils ont si justement droit et pour lequel ils ont attendu si longtemps et si patiemment. En retardant davantage, on détruirait entièrement la confiance de ces pauvres gens dans les traités, même faits au nom de Sa Majesté la reine, et on créerait parmi eux un sentiment de

défiance pour le gouvernement fédéral qui s'étendrait aux autres tribus du Nord-Ouest elles-mêmes.

Espérant recevoir une réponse décisive et favorable sur ce sujet avant de quitter Ottawa,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
E. B. BORRON.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur,
Ottawa.

ILE PARRY, 12 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai vu une lettre adressée par M. Cockburn, député de Muskoka, à Solomon Jacques, chef des indiens Ojibewas, dans laquelle il est dit que la rente des indiens de la baie Georgienne, payée en vertu du traité Robinson, doit être élevée à $4 par tête l'année prochaine.

M. Elliott m'a dit aussi qu'il avait reçu lui-même une lettre de M. C. dans le même sens.

Cette rumeur s'est répandue parmi les Sauvages, et ils s'adressent à moi pour savoir la vérité. Je ne puis que leur dire que je n'ai pas d'information du département et que je n'ai rien vu non plus dans les journaux à ce sujet, mais que si je reçois d'Ottawa des renseignements, confirmant ou contredisant la nouvelle, je leur en ferai part.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
C. SKENE.
S. V. S. Parry-Sound.

A E. A. MEREDITH, écr.,
Député du ministre de l'intérieur,
Ottawa.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
17 juin 1874.

(*Mémoire*).

M. Borron, député d'Algoma, a soumis, au nom de certaines bandes sauvages du lac Supérieur, parties au soi-disant traité Robinson, leurs réclamations à l'effet de faire augmenter l'annuité qui leur a accordée en vertu de ce traité.

Le soussigné constate que par ce traité, dont copie est annexée, les Sauvages dont il s'agit doivent recevoir une rente annuelle et perpétuelle de £500, avec le *proviso* suivant :

" Que dans le cas où le territoire cédé par les parties de la seconde part produirait à aucune époque future un revenu qui puisse permettre au gouvernement de cette province, sans encourir des pertes, d'augmenter l'annuité qu'il leur garantit par les présentes, alors et dans ce cas la dite annuité sera augmentée de temps en temps, pourvu que le montant payable à chaque individu n'excède pas la somme d'une livre argent courant de la province en aucune année, ou telle autre somme que Sa Majesté voudra bien ordonner ; et pourvu de plus que le nombre des Sauvages ayant droit de bénéficier de ce traité se monte aux deux tiers de leur nombre actuel."

Le soussigné constate de plus que le nombre des Sauvages concernés dans ce traité est mentionné dans ce même traité comme étant de 1,240, que d'après le dernier recensement il est de 2,759, et que le montant de rente payé présentement est de moins d'une piastre par tête. Dans ces circonstances, il est représenté qu'ils ont droit au bénéfice d'une augmentation de leur rente annuelle dans la mesure pourvue par les termes du traité.

Néanmoins, comme le territoire ainsi cédé a, depuis la date du traité, et sous l'opération de l'acte de Confédération, passé en la possession du gouvernement local d'Ontario, qui l'a reçu avec les charges qui y sont attachées par ce traité, on suggère d'appeler l'attention du gouvernement local sur les termes du traité et de l'inviter à fournir au gouvernement fédéral les moyens de donner aux Indiens l'augmentation à laquelle ils seront jugés avoir droit en vertu des dits termes. Si cette suggestion est adoptée, le soussigné recommanderait de plus que copies du traité, de ce mémoire et de l'ordre en conseil passé à ce sujet soient communiquées par le secrétaire d'Etat au lieutenant gouverneur d'Ontario pour être soumises à la considération de son gouvernement.

D. LAIRD.

Ministre de l'intérieur et
surintendant général des affaires des Sauvages.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 19 juin* 1874.

Vu le mémoire, en date du 17 juin 1874, de l'honorable ministre de l'intérieur, exposant que M. Borron, député d'Algoma, a soumis, de la part de certaines bandes de Sauvages du lac Supérieur, parties au prétendu traité Robinson, conclu en 1850, leur réclamation pour obtenir une augmentation de la rente qui leur est accordée en vertu de ce traité; le ministre constate que par ce traité, dont copie est annexée au mémoire, les Indiens qui y sont concernés doivent recevoir une rente perpétuelle de £500, avec le *proviso* suivant:

"Que dans le cas où le territoire cédé par les parties de la seconde part rapporterait à aucune époque future un revenu qui puisse permettre au gouvernement de cette province, sans encourir de pertes, d'augmenter l'annuité qui leur est garantie par les présentes, alors et dans ce cas la dite annuité sera augmentée de temps en temps, pourvu que le montant payable à chaque individu n'excède pas la somme d'une livre argent courant de la province en aucune année, ou telle autre somme que Sa Majesté voudra bien ordonner; et pourvu de plus que le nombre des Sauvages ayant droit de bénéficier de ce traité se monte aux deux tiers de leur nombre actuel."

Le ministre a fait observer que le nombre des Sauvages concernés dans le traité est porté à 1,240, que d'après le dernier recensement ce nombre est de 2,759, et que la somme qui leur est actuellement payée comme rente est de moins d'une piastre par tête. Dans ces circonstances, il soumet qu'ils ont droit au bénéfice d'une augmentation du montant de leur rente dans la mesure prescrite par le traité.

Néanmoins, comme le territoire cédé a, depuis la passation du traité, et sous l'opération de l'acte de Confédération, passé en la possession du gouvernement d'Ontario, lequel l'a reçu avec les charges qu'il portait en vertu du traité, il suggère qu'on attire l'attention du gouvernement local sur les termes du traité et qu'on le presse de fournir au gouvernement fédéral les moyens d'augmenter la rente des Sauvages conformément aux stipulations du traité.

Le ministre recommande de plus que, si les suggestions précédentes sont approuvées, copies du traité, de ce mémoire et de l'ordre en conseil passé à ce sujet soient transmises par le secrétaire d'Etat au lieutenant-gouverneur d'Ontario pour être soumises à la considération de son gouvernement.

Le comité donne son concours aux recommandations précédentes et suggère qu'elles soient approuvées et qu'on agisse en conséquence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du conseil privé.

A l'honorable ministre de l'intérieur,
etc., etc., etc.

29 juillet 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus les documents suivants :

1o. Copie du traité connu sous le nom de "Traité Robinson," conclu avec certaines bandes sauvages du lac Supérieur en 1850.

2o. Copie d'un mémoire du ministre de l'intérieur au sujet d'une demande faite par les Sauvages intéressés, pour l'obtention d'une augmentation de rente en vertu des dispositions du même traité.

3o. Copie d'un arrêté du conseil du 19 courant, approuvant ce mémoire.

J'ai l'honneur de requérir de votre part, conformément à la teneur de l'arrêté du conseil en question, de vouloir bien avoir la bonté de communiquer ces documents à Son Honneur le lieutenant gouverneur d'Ontario pour la considération de son gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

A l'honorable secrétaire d'Etat.

---

30 juillet 1875.

MONSIEUR,—Relativement à votre demande, de la part des Sauvages des lacs Huron et Supérieur, pour une augmentation de l'annuité qui leur est payée en vertu des traités Robinson, j'ai l'honneur de vous informer qu'il a plu à Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil autoriser l'augmentation de cette annuité pour ces Sauvages jusqu'à $4 par tête pour l'année courante.

Des mesures seront prises afin de placer la somme requise pour cette augmentation, au montant autorisé, entre les mains des différents surintendants-visiteurs, qui devront la distribuer aussitôt que possible, dès qu'on aura reçu les listes de distribution de ce printemps déjà demandées.

La question des réclamations des Sauvages pour donner à cette augmentation un caractère permanent sera prise en considération prochainement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

E. B. BORRON, écr., M.P.
Sault Ste. Marie, Ontario.

SAULT STE. MARIE, 9 août 1878.

MON CHER MONSIEUR,—Je suis très heureux d'apprendre du député du ministre que les Sauvages qui furent parties aux traités Robinson vont recevoir quatre piastres par tête de rente, à partir de cette année.

J'espère que vous ne permettrez pas que l'on perde le moindre temps pour payer ce qui reste dû sur la rente de cette année. Je sais que les Indiens de l'*intérieur* visitent d'ordinaire les établissements et les postes de la compagnie de la Baie d'Hudson à une époque rapprochée de celle-ci, pour prendre leurs provisions de chasse pour l'hiver, et leur rente leur serait d'un grand secours s'ils pouvaient la retirer lorsqu'ils se réuniront aux endroits en question, vu qu'un grand nombre d'entre eux ne reviendront pas avant le printemps prochain.

Il est à peine nécessaire, j'en suis certain, de faire remarquer que la somme ou la balance qui sera payée cet automne ne formera pas la différence entre les paiements qui ont été faits aux Indiens ce printemps et les *quatre piastres pour chacun*, mais la différence entre ce qui a été payé comme *annuité* et la somme de quatre piastres.

Il faut bien distinguer entre l'argent que chaque Indien peut avoir reçu par tête pour la vente de quelque partie de *sa réserve* ou du bois qui se trouvait dessus, ou d'autres sources, et l'*annuité*.

La bande, ici, a reçu 95 centins par tête seulement ce printemps, et devra par conséquent recevoir trois piastres et cinq centins cet automne, afin de former les quatre piastres d'annuité stipulées dans les traités Robinson.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. B. BORRON.

A l'hon. DAVID LAIRD,
Ministre de l'intérieur,
Ottawa.

SAULT STE. MARIE, 6 août 1874.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 11 mai dernier, je n'ai pas encore eu connaissance que le département ait pris aucune action en vue d'obtenir pour les différentes bandes de Sauvages des rivages nord des lacs Huron et Supérieur, l'augmentation de rente annuelle à laquelle ils ont droit moralement et légalement en vertu des traités faits avec l'honorable Wm. Robinson.

Il est distinctement spécifié dans ces traités que, dans le cas où le territoire cédé par les parties de la seconde part produira plus tard un revenu qui puisse permettre au gouvernement de cette province d'augmenter la rente qui leur est garantie, cette rente sera augmentée, pourvu que la somme payable à chaque individu n'excède pas une livre du cours, ou toute autre somme qu'il pourra plaire à Sa Majesté de fixer, etc., etc.

Considérant les sommes d'argent importantes que le gouvernement de la province a incontestablement retirées de la vente des terrains miniers ou agricoles, comme aussi des *bonus* et des charges sur les limites à bois du territoire cédé, il est clair que ce n'est pas *aujourd'hui* seulement que les Sauvages ont acquis le droit au plein montant de l'augmentation stipulée par les traités, mais que depuis plusieurs années déjà ils avaient droit à beaucoup plus qu'ils ne reçoivent. Il n'est que juste, par conséquent, qu'ils aient aussi les arrérages avec l'intérêt.

Je suis résolu à porter cette question devant la Chambre, lorsque le parlement se réunira, si le département ne la règle pas promptement, et si l'on ne rend pas justice à ces Indiens, dont un grand nombre demeurent dans ce district.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. B. BORRON.

E. A. MEREDITH, écr.,
Député du ministre de l'intérieur,
Ottawa.

SAULT STE. MARIE, 28 novembre 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur la question des annuités payables aux bandes de Sauvages de la rive nord des lacs Huron et Supérieur. La somme constituant leur rente devrait être de *quatre piastres* par tête depuis un certain nombre d'années, au lieu d'une piastre environ que le département leur paie. On m'a assuré, avant mon départ d'Ottawa, que le gouvernement fédéral était en corres-

pondance avec le gouvernement provincial à ce sujet, et j'espère que, lorsque le parlement se réunira, on en sera venu à un arrangement qui rendra justice à ces Indiens, dont un grand nombre résident dans ce district électoral.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. B. BORRON.

A l'hon. D. LAIRD,
Ottawa.

---

5 janvier.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 novembre dernier, relativement aux rentes payables aux bandes sauvages de la rive nord des lacs Huron et Supérieur, et de vous dire que la question a été référée au conseil pour les affaires des Sauvages afin d'avoir son opinion; aussitôt que nous aurons reçu sa réponse, vous en serez informé.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

E. B. BORRON, écr., M. P.,
Sault Ste. Marie,
Ontario.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE,
OTTAWA, 1875.

Relativement à la réclamation des Sauvages de la rive nord du lac Huron et de la Grande île Manitouline, demandant une augmentation de rente pour les terres cédées par eux en 1850, le soussigné a étudié les documents relatifs à cette affaire.

Le traité contient la stipulation suivante: Que dans le cas où le territoire cédé par les parties de la seconde part produirait à aucune époque future un revenu qui puisse permettre au gouvernement de cette province, sans encourir des pertes, d'augmenter l'annuité qu'il leur garantit par les présentes, alors et dans ce cas la dite annuité sera augmentée de temps en temps, pourvu que le montant payable à chaque individu n'excède pas la somme d'une livre argent courant de la province en aucune année, ou telle autre somme que Sa Majesté voudra bien ordonner.

D'après les documents soumis au soussigné, ainsi que d'après les informations verbales du ministre de l'intérieur, il est porté à croire qu'à l'époque de la Confédération les Indiens auraient pu réclamer une certaine augmentation en vertu de cette clause; mais il semble n'y avoir aucun doute, d'après ce document et les informations déjà citées, que depuis plusieurs années déjà ils auraient pu réclamer la somme entière de $4 par tête.

La section 111 de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, se lit comme suit: "Le Canada sera responsable des dettes et obligations de chaque province existant lors de l'Union."

La section 109 du même acte décide que "toutes les terres publiques appartiendront aux provinces dans les limites desquelles elles seront situées, tout en demeurant assujéties aux charges dont elles seront grevées et au paiement de tout intérêt autre que celui que peut y avoir la province elle-même."

Il paraît au soussigné que l'obligation existante envers les Indiens et à laquelle il a référé tombe sous la section 111, et cela, que le Canada ait droit ou non de prétendre que les terres en question sont, en vertu de la section 109, grevées en quelque manière que ce soit par cette obligation.

Il apparaît par les documents que le gouvernement d'Ontario répudie toute obligation de cette espèce, et que sa manière de voir à ce sujet était celle du conseil de la province lors de l'arbitrage entre les deux provinces. Le gouvernement d'Ontario, cependant, reconnaissant que les Sauvages ont droit à l'augmentation, propose que le gouvernement du Canada règle avec eux sans préjudice de ce qui pourrait être décidé plus tard relativement à la question de savoir quel gouvernement devra en définitive payer l'augmentation proposée. Le gouvernement d'Ontario suggère aussi de soumettre à la Cour de Chancellerie la question de la responsabilité de la province ou de ces territoires d'après la section 109. Vu les circonstances particulières qui se rapportent à ce traité en particulier et à la politique générale des gouvernements anglais et canadien vis-à-vis des Indiens, il semblerait qu'il est très important que leurs justes demandes soient accordées sans délai ; et le soussigné recommande que la suggestion du gouvernement d'Ontario soit adoptée, et que la rente augmentée soit payée pour l'année courante, sans préjudice à aucune question pendante, par ce gouvernement.

On pourrait ajourner à plus tard la question des arrérages ; dans l'intervalle la question de la responsabilité du gouvernement d'Ontario pourrait être décidée soit par la Cour de Chancellerie, comme il a été proposé, ou par la Cour Suprême après l'organisation de ce tribunal.

EDWARD BLAKE.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'il concourt dans les vues exprimées dans le rapport ci-joint de l'honorable ministre de la justice, en date du 7 du courant, relativement aux réclamations des Indiens de la rive nord du lac Huron, pour une augmentation de rente sur les terres cédées par eux en l'année 1850 ; et, comme un traité absolument semblable fut passé la même année avec les Indiens de la rive nord du lac Supérieur, le soussigné suggère que le même principe soit adopté ici et que l'on règle les réclamations des Indiens en dernier lieu nommés de la même manière que l'on propose de régler celles des Indiens du lac Huron.

Le soussigné constate que, à l'époque du traité de 1850, le nombre des Indiens de la rive nord du lac Huron était de 1,422 et que la somme totale divisée entre eux alors comme rente était de $2,400, ou près de $1.68 par tête. Actuellement le nombre de ces Indiens est de 2,491, et ils reçoivent depuis quelques années un peu moins de $1 par tête.

Les Indiens du lac Supérieur étaient au nombre de 1,240 lorsque le traité fut fait, en 1850, et l'annuité qu'ils recevaient alors était de $2,000, ou près de $1.61 par tête. Ils sont maintenant au nombre de 1,230, et reçoivent environ $1.62 par tête.

L'honorable ministre de la justice, dans le rapport ci-joint, est d'opinion que les Indiens du lac Huron ont droit, en vertu du traité de 1850, au *maximum* de la rente qui y est stipulée, c'est-à-dire $4 par tête, et il a été exposé plus haut que les Indiens du lac Supérieur sont précisément dans une position semblable en vertu du traité fait avec eux cette même année.

Le soussigné a, en conséquence, l'honneur de recommander que la somme requise pour élever cette année les rentes de ces Indiens au *maximum* de $4, soit placée au crédit du fonds des Sauvages, et portée (soit en entier, soit seulement le montant qui sera dépensé) au compte des dépenses imprévues devant être votées par le Parlement à sa prochaine session, à moins qu'il ne soit décidé dans l'intervalle par les tribunaux auxquels le ministre de la justice a suggéré de référer la question, ou au moyen de tout autre règlement, que cette somme doit être payée par la province d'Ontario ou par l'ancienne province du Canada.

La rente annuelle se répartira comme suit :

Sauvages du lac Huron :—

Environ 2,491, à $4 par tête	$9,964	
Moins la présente annuité	2,400	
	——	7,564

Sauvages du lac Supérieur :—

1,230, à $4 par tête	4,920	
Moins la présente annuité	2,000	
	——	2,920
		——
Total		$10,484

Cette somme représente le montant nécessaire pour payer les annuités de l'année courante en vertu des deux traités Robinson, et d'après le nouveau taux ; pourvu, toute fois, que le chiffre de la population des bandes soit le même que l'année dernière. Pour prévenir l'éventualité d'une augmentation, le soussigné recommande l'inscription de la somme ronde de $11,000.

D. LAIRD,
Ministre de l'intérieur
et surintendant-général des affaires des Sauvages.

———

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DES SAUVAGES,
OTTAWA, 12 juillet 1875.

Rapport de l'honorable conseil privé.

Le soussigné a l'honneur de déclarer qu'il concourt dans les vues exprimées dans le rapport ci-joint de l'honorable ministre de la justice, en date du 7 du courant, relativement aux réclamations des Indiens de la rive nord du lac Huron, pour une augmentation de rente sur les terres cédées par eux en l'année 1850 ; et, comme un traité absolument semblable fut passé la même année avec les Indiens de la rive nord du lac Supérieur, le soussigné suggère que le même principe soit adopté ici et que l'on règle les réclamations des Indiens en dernier lieu nommés de la même manière que l'on propose de régler celles des Indiens du lac Huron.

Le soussigné constate que, à l'époque du traité de 1850, le nombre des Indiens de la rive nord du lac Huron était de 1,422, que la somme totale divisée entre eux alors comme rente était de $2,400, ou près de $1.68 par tête Actuellement, le nombre de ces Indiens est de 2,491, et ils reçoivent depuis quelques années un peu moins de $1 par tête.

Les Indiens du lac Supérieur étaient au nombre de 1,240 lorsque le traité fut fait, en 1850, et l'annuité qu'ils recevaient alors était de $2,000, ou près de $1.61 par tête. Ils sont maintenant au nombre de 1,230 et reçoivent environ $1.62 par tête.

L'honorable ministre de la Justice, dans le rapport ci-joint, est d'opinion que les Indiens du lac Huron ont droit, en vertu du traité de 1850, au *maximum* de la rente qui y est stipulée, c'est-à-dire $4 par tête, et il a été exposé plus haut que les Indiens du lac Supérieur sont précisément dans une position semblable en vertu du traité fait avec eux cette même année.

Le ministre représente en conséquence que la somme requise pour élever la rente payable aux Indiens cette année ou *maximum* de $4 s'établit à peu près comme suit :

Sauvages du lac Huron :

Environ 2,491, à $4 par tête	$9,964	
Moins l'annuité présente	2,400	
		7,564

Sauvages du lac Supérieur :

1,230, à $4 par tête	$4,920	
Moins l'annuité présente	2,000	
		2,920
Total	$10,484	

Cette somme représente le montant nécessaire pour payer les rentes de l'année courante, en vertu des deux traités Robinson, et d'après le nouveau taux; pourvu, toutefois, que le chiffre de la population des bandes soit le même que l'année dernière. Pour prévenir l'éventualité d'une augmentation, le soussigné recommande que la somme ronde de $11,000 soit placée au crédit du fonds des Sauvages et portée (en entier, ou pour la partie dépensée seulement) au compte des "dépenses imprévues" voter par le Parlement à sa prochaine session, à moins qu'il ne soit décidé, dans l'intervalle, par les tribunaux auxquels le ministre de la justice suggère de référer la question, ou au moyen de quelque autre arrangement que ce soit, que cette somme doit être payée par la province d'Ontario ou par l'ancienne province du Canada.

DAVID LAIRD,

Ministre de l'intérieur.

---

22 juillet 1875.

Vu le rapport en date du 12 juillet 1875 de l'honorable ministre de l'Intérieur par lequel celui-ci déclare concourir dans les vues exprimées dans le rapport ci-joint de l'honorable ministre de la justice, en date du 7 du courant, relativement aux réclamations des Indiens de la rive nord du lac Huron pour une augmentation de rente sur les terres cédées par eux en l'année 1850; et, considérant qu'un traité absolument semblable fut passé la même année avec les Indiens de la rive nord du lac Supérieur, il suggère que le même principe soit adopté et que l'on règle les réclamations des Indiens en dernier lieu nommés de la même manière que l'on propose de régler celles des Indiens du lac Huron.

Le ministre constate que, à l'époque du traité de 1850, le nombre des Indiens de la rive nord du lac Huron était de 1,422, que la somme totale divisée entre eux alors comme rente était de $2,400, ou près de $1.68 par tête. Actuellement, le nombre de ces Indiens est de 2,491, et ils reçoivent depuis quelques années un peu moins de $1 par tête.

Les Indiens du lac Supérieur étaient au nombre de 1,240, lorsque le traité fut fait, en 1850, et l'annuité qu'ils recevaient alors était de $2,000, ou près de $1.61 par tête. Ils sont maintenant au nombre de 1,230, et reçoivent environ $1.62 par tête.

L'honorable ministre de la justice, dans le rapport ci-joint, est d'opinion que les Indiens du lac Huron ont droit, en vertu du traité de 1850, au *maximum* de la rente qui y est stipulée, c'est-à-dire $4 par tête, et il a été exposé précédemment que les Indiens du lac Supérieur sont précisément dans une position semblable en vertu du traité fait avec eux cette même année.

Le ministre suggère en conséquence que la somme requise pour élever la rente payable aux Indiens cette année au *maximum* de $4 s'établit à peu près comme suit :

Sauvages du lac Huron :—

Environ 2,491, à $4 par tête	$9,964	
Moins la présente annuité	2,400	
		$7,564

Sauvages du lac Supérieur :—

1,230, à $4 par tête	4,420	
Moins la rente actuelle	2,000	
		2,920
Total		$10,484

Cette somme représente le montant nécessaire pour payer les rentes de l'année courante, en vertu des deux traités Robinson, et d'après le nouveau taux ; pourvu, toutefois, que le chiffre de la population des bandes soit le même que l'année dernière. Pour prévenir l'éventualité d'une augmentation ; le ministre recommande que la somme ronde de $11,000.00 soit placée au crédit du fonds des Sauvages et soit portée (en entier, ou pour la partie qui sera dépensée seulement) au compte des " dépenses imprévues " devant être votées par le Parlement à sa prochaine session, à moins qu'il ne soit décidé, dans l'intervalle, par les tribunaux, auxquels le ministre de la Justice suggère de référer la question, ou par tout autre arrangement que ce soit, que cette somme doit être payée par la province d'Ontario ou par l'ancienne province du Canada.

Le comité soumet les recommandations exprimées ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

JOS. O. COTÉ.
Adjoint du greffier.

Circulaire devant être (5045) adressée à—

Chas. Skene, écr., S. V. S. Parry-Sound, O, (avec chèque No. 1405 pour $1,505.77)
Wm. Van Abbott, S. A. S. Sault Ste, Marie, (avec ch. 1410 pour $1,943.10).
T. C Phipps, écr., S. V. Manitous, 8O, (avec ch. 1409 pour $4,.92.65).
James Bissett, écr., agent Cie. B. C. H., (avec ch. 1419 pour $3,958.48).

MONTRÉAL, 1er septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 22 du mois dernier un arrêté du Conseil a été rendu à l'effet de faire élever à $4.00 par tête la rente payée annuellement aux Sauvages des lacs Huron et Supérieur, cette somme étant le *maximum* fixé par le traité Robinson. En conséquence, je vous transmets ci-inclus un chèque officiel portant le No.   en votre faveur pour $, afin de vous permettre de payer cette augmentation de rente aux Sauvages dans la surintendance ou agence placée sous votre contrôle et à laquelle le traité s'applique. Comme je pense que cette somme est plus élevée que celle dont vous aurez besoin, vous aurez la bonté, si tel est le cas, de déposer le surplus qui vous restera de la manière ordinaire, et de transmettre au bureau de Sauvages aussitôt que possible les certificats de la banque de Montréal, traites déposées, et les bordereaux de paie.

Je suis, etc.,

E. A. MEREDITH.

Mémoire.—In re les réclamations des Sauvages de la rive nord du lac Huron, demandant une augmentation de leurs rentes suivant les dispositions des traités Robinson conclus avec les Sauvages le 7 et le 9 septembre 1850, respectivement.

Les prétentions des Sauvages sont fondées sur la stipulation suivante du traité:

" Que dans le cas où le territoire cédé par les parties de la seconde part produirait à aucune époque future un revenu qui puisse permettre au gouvernement de cette province, sans encourir des pertes, d'augmenter l'annuité qui leur est garantie par les présentes, alors et dans ce cas la dite annuité sera augmentée de temps en temps ; pourvu que le montant payable à chaque individu n'excède pas la somme d'une livre argent courant de la province en aucune année, ou telle autre somme que Sa Majesté voudra bien ordonner."

D'après les documents soumis au soussigné il est porté à croire que, à l'époque de la Confédération, les Sauvages auraient pu déjà réclamer une certaine augmentation de rente en vertu de cette clause, mais il semble ne pouvoir exister aucun doute qu'ils auraient pu depuis plusieurs années réclamer l'augmentation complète de $4.00 par tête.

Pour déterminer l'étendue de ces réclamations, il faudra obtenir du département des Terres de la Couronne à Toronto un état des sommes retirées chaque année, ainsi que des frais encourus pour la perception de ces sommes, et provenant des terres des Sauvages cédées par les dits traités de 1850 à la Confédération ; aussi un état semblable pour les recettes annuelles depuis la Confédération jusqu'à l'année présente.

Bureau des Sauvages, Manitowaning,
8 septembre 1875.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre No. 5,045, datée du 1er du courant, et contenant un chèque officiel de $4,492.65 (quatre mille quatre cent quatre-vingt-douze piastres et soixante-cinq centins), cette somme devant être distribuée aux Sauvages de cette surintendance pour porter la somme qui leur a été distribuée le printemps dernier à $4 par tête. Des bordereaux de paie vont être préparés, et je me propose de partir par le premier *steamer* pour Owen-Sound, qui est l'endroit le plus rapproché où je puisse négocier le chèque, et de commencer le paiement immédiatement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JAS. C. PHIPPS,
S. V.A.S.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur,
Département des Sauvages, Ottawa.

Agence des Sauvages,
Sault Ste. Marie, 9 septembre 1875.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, No. 5045, datée du 1er septembre, et de faire rapport que j'ai aujourd'hui même envoyé le chèque au gérant de la banque de Montréal à Toronto, avec instruction de m'envoyer les fonds. Dès que je les aurai reçus, je ferai les paiements aux Sauvages

Je pars aujourd'hui pour la baie Goulais et Batchewana, pour faire le recensement de la population qui demeure en ces endroits et obtenir les autres renseignements demandés par votre circulaire, par laquelle vous me priez de faire rapport avant le 30 septembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
WM. ABBOTT,
Agent des terres des Sauvages.

A l'honorable
Ministre de l'Intérieur, Ottawa.

PARRY SOUND, 11 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, No. 5045, renfermant un chèque officiel, No. 1408, pour la somme de $1,505.77 (quinze cent cinq piastres et soixante-dix-sept centins) afin d'élever la rente des Sauvages pour cette année à quatre piastres par tête, *maximum* fixé par le traité Robinson.

Je partirai aussitôt que possible pour ma tournée. Je paierai aux différentes bandes ce qui leur est dû en addition à ce qu'elles ont déjà reçu, et j'enverrai le surplus et les bordereaux de paie au département des Sauvages.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. SKENE,
S. V.S. Parry-Sound.

A E. A. MEREDITH, écr.
Député du ministre de l'intérieur,
Ottawa.

COMPTOIR DE LA BAIE D'HUDSON,
MONTRÉAL, 17 septembre 1875.

CHER MONSIEUR,—Une lettre officielle vous a été adressée le 6 du courant par M. Colin Rankin, au nom de la compagnie de la Baie d'Hudson, demandant des informations au sujet d'une somme de $3,052.48 reçue du département pour être distribuée aux indiens du lac Huron.

La compagnie n'a pas encore fait ces paiements, et désire savoir formellement si elle doit faire la distribution à ces Sauvages, ou bien à ceux du lac Supérieur seulement, comme par le passé.

J'ai attendu, pour envoyer des instructions, que j'eusse votre réponse.

Votre, etc.,

JAMES BISSETT,

A E. A. MEREDITH, écr.,
Ottawa.

OTTAWA, 18 septembre 1875.

L'argent qui vous a été envoyé est pour les Sauvages du lac Supérieur, non pour ceux du lac Huron, comme il était dit par erreur dans la lettre. Veuillez le distribuer aussitôt que possible.

L. VANKOUGHNET.

A JAMES BISSETT,
Comptoir de la Baie d'Hudson,
Montréal.

COMPTOIR DE LA BAIE D'HUDSON,

MONTRÉAL, 6 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 1er du courant contenant un chèque officiel No. 1,419, en faveur de James Bissett, écr, pour trois mille cinquante-huit piastres et quarante-huit centins, afin de permettre aux officiers de la compagnie de la Baie d'Hudson de faire les paiements additionnels de rente aux sauvages des lacs Huron et Supérieur.

Je me ferai un plaisir de donner des instructions aux officiers de la compagnie pour effectuer ce paiement ; mais comme la compagnie n'a pas encore fait de paiements aux Sauvages du lac Huron, je désirerais savoir si le gouvernement veut que nous en fassions maintenant.

Votre lettre officielle, datée du 3 avril, et dans laquelle vous envoyiez un chèque de $2,000, demandait de faire des paiements seulement aux Sauvages habitant la rive nord du lac Supérieur.

J'attendrai pour envoyer mes instructions soit au lac Supérieur soit au lac Huron jusqu'à ce que vous m'ayiez donné une réponse à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
C. RANKIN.

A E. A. MEREDITH, écr.,
Député du ministre de l'intérieur,
Ottawa.

PARRY-SOUND, 19 septembre 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'en procédant à diviser entre les Indiens la somme de $1,505.77 conformément aux instructions de votre lettre, No. 5,045, pour former l'augmentation de rente pourvue par le traité Robinson, j'ai constaté que cette somme était insuffisante pour permettre d'élever la rente à $4.00 par tête, comme le montre le document suivant:—

D'après le bordereau de paie.					Additionnel.	
Montant pour chaque tribu.	Tribus.	Nombre de la tribu.	Par tête.	Somme payée.	Par tête.	Montant requis.
$ cts.			cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
244 00	Parry-Island	61	96	58 56	3 04	185 44
416 00	Shawauaza	104	96	99 84	3 04	316 16
620 00	Henry's Inlet	155	91	141 05	3 09	478 95
196 00	Dokis	49	96	47 19	3 04	148 81
508 00	Cochais	127	94	120 38	3 06	387 63
		496		467 33		1,516 99

On voit ainsi qu'une somme additionnelle de $12.36 est requise.

Je suis obligé d'aller à Collingwood demain pour négocier le chèque, vu que je ne puis le faire ici, et je ne pourrai être de retour que mercredi, le 22. Je me propose de payer les gens de l'Ile Parry vendredi, et de partir lundi pour payer les autres bandes. Comme je vois par votre lettre que la rente doit être élevée à $4 par tête, j'ai intention de compléter moi-même la somme requise, à moins que je ne reçoive à temps, par le télégraphe ou la poste, instruction du département de ne pas dépasser la somme de $1,505.77 que j'ai reçue.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
C. SKENE,
S. V. S. Parry-Sound.

A E. A. MEREDITH, écr.,
Député du ministre de l'intérieur,
Ottawa.

OTTAWA, 11 septembre 1877.

MON CHER MONSIEUR,—Ayant eu à revoir nos comptes avec Ontario, j'ai fait examiner le traité Robinson relativement aux Indiens du lac Huron, et, comme il est très désirable que toute la question soit décidée maintenant, je désirerais attirer votre attention sur les points suivants :

(1) A-t-on réellement l'intention de s'occuper de la question des arrérages ?

(2) Si nous sommes responsables des arrérages, il est nécessaire que les faits suivants soit immédiatement déterminés.

Quel était le revenu annuel des terres cédées par les Indiens en vertu du traité Robinson, jusqu'à l'époque où ce revenu excéda la somme de $4 par tête sur le nombre des Indiens parties au traité ?

Quel est le nombre des Indiens, année par année, qui reçurent l'annuité ?

On pourrait trouver une partie des renseignements dans les livres du bureau des Terres de la Couronne d'Ontario,—il faudrait les demander immédiatement—et le reste, je suppose, dans vos propres archives. Au moyen de ces informations, on saura quelle somme d'argent devait être payée aux Indiens, année par année. Les arrérages accumulés avant la Confédération devront avec raison être mis au compte de l'ancienne province du Canada, et depuis la Confédération au compte d'Ontario.

Le rapport du ministre de la justice, en date de juillet 1875, parle en termes vagues de deux points, et suggère de référer cette affaire à la Cour Suprême. Il exprime des doutes quant aux arrérages eux-mêmes. Quoi qu'il en soit, ces renseignements sont indispensables pour mettre le gouvernement en position de décider comment il doit s'occuper des arrérages, et la cour (si la question lui est référée) de déterminer dans quelle mesure la province d'Ontario est responsable au gouvernement fédéral. J'espère, par conséquent, qu'on ne perdra pas de temps pour demander les informations en question.

Aussi, les $11,000 qui ont été votées pour les deux dernières années ne sont qu'une somme approximative, et avant de pouvoir imposer légitimement cette charge à Ontario (si la cour tient cette province responsable) il faut que nous fassions fixer, non une somme approximative, mais les sommes réellement payées ou payables en 1875-6 et 1876-7.

La seule autre marche à suivre serait de reviser le traité de façon à ce qu'Ontario y soit partie, ou, ce qui vaudrait mieux, de s'entendre avec Ontario quant à la somme fixe qu'elle devrait payer annuellement, indépendamment du coût actuel.

J'attire votre attention sur tous ces points.

Votre obéissant serviteur,

JOHN LANGTON,
Auditeur.

A E. A. MEREDITH, écr.

---

21 septembre 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien procurer à ce département, le plus tôt qu'il vous sera possible de le faire, un état précis des revenus fournis annuellement par les terres cédées par les Sauvages du lac Huron en vertu du traité du 9 septembre 1850, ainsi que des terres cédées par les Sauvages du lac Supérieur par le traité du 7 septembre 1850. Cet état devra embrasser la période comprise entre l'année où ces traités furent faits et la date où le produit annuel commença à dépasser la somme de $4 par tête pour chacun des Indiens ayant droit à la rente, dont le nombre peut être fixé en moyenne à 4,000.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

A THOS. H. JOHNSON, écr.,
Sous-commissaire des Terres de la Couronne,
Toronto.

TORONTO, 9 décembre 1875,

MONSIEUR,—Relativement à la demande du sous-secrétaire d'Etat, pour informations concernant les traités faits avec les Sauvages en septembre 1850, et au rapport fait à ce sujet le 31 octobre 1874 et transmis à votre département le 2 du mois suivant, auriez-vous la bonté d'obtenir du département du ministre de l'intérieur (division des Sauvages) l'information demandée relativement aux limites des territoires cédés par le traité, dans la partie est du lac Huron.

Le ministre de l'intérieur a récemment renouvelé une demande à laquelle on ne peut répondre sans l'information en question.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. B. PARDEE,
Commissaire.

A l'honorable secrétaire provincial,
Toronto.

TORONTO, 25 septembre 1877.

MONSIEUR,—Relativement à ce qui fait le sujet de votre lettre du 21 du courant (No. 5,045), je vous transmets ci-joint copie d'une lettre adressée à l'honorable secrétaire provincial et qui explique la raison pour laquelle l'information demandée ne peut être donnée à présent.

Il n'appert pas qu'une réponse ait été faite à cette lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOS. H. JOHNSON,
Sous-commissaire.

Au député du ministre de l'intérieur,
Division des Sauvages.
Ottawa.

OTTAWA, 28 septembre 1 77.

En m'adressant au département du secrétaire d'Etat, j'ai été informé qu'aucune correspondance n'a été reçue, venant du secrétaire provincial, relativement au traité Robinson, contrairement à la référence qui est faite dans la copie d'une lettre du commissaire des terres de la Couronne au secrétaire provincial en date du 9 décembre 1875.

R. P. R.

Au sous-surintendant-général
des affaires des Sauvages.

---

29 septembre 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 du courant et de vous informer que, en référant au département du secrétaire d'Etat, ce bureau a été informé qu'il n'existe aucun document relativement à la demande mentionnée dans la lettre de l'honorable M. Pardee, en date du 9 décembre dernier (dont vous transmettez copie) et qui aurait été faite par le sous-secrétaire d'Etat du gouverne-

ment de la province d'Ontario pour obtenir certaines informations concernant les traités des Sauvages de 1850. Il n'appert pas que le rapport de M. Pardee en date du 31 octobre 1854 soit parvenu au secrétaire d'Etat. Veuillez m'informer de la nature précise de l'information requise par M. Pardee, et elle vous sera fournie par ce département, si la chose est possible.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

THOS. H. JOHNSON, écr.,
Sous-commissaire des terres de la couronne,
Toronto.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE.
TORONTO, 31 octobre 1874.

Relativement au territoire de la rive nord du lac Supérieur compris dans le traité du 7 septembre 1850, il a été retiré de ces territoires des sommes d'argent formant un montant d'environ $382,000, provenant de la vente des terres et de concession de terrains miniers ou de limites à bois. Ce montant se répartit comme suit quant aux dates, savoir: $110,000 avant la Confédération et $272,000 depuis 1867. Il existe un traité semblable avec les Indiens Ojibewas des bords est et nord du lac Huron; mais, comme la frontière de ce territoire à l'est du lac, commençant à Pénétancouchine n'est pas déterminée,—voici les termes du traité: "toutes les terres non concédées, dans les limites du Canada occidental, auxquelles ils (les Indiens) peuvent avoir un juste droit,"—il sera impossible pour ce département de donner aucune information au sujet de l'argent retiré de ces terres tant que la frontière en question ne sera pas déterminée: cette délimitation peut, je suppose, être faite par le département des Sauvages d'Ottawa.

T. B. PARDEE,
Commissaire.

TORONTO, 9 décembre 1875.

MONSIEUR,—Au sujet de la demande faite par le sous-secrétaire d'Etat pour obtenir certaines informations concernant les traités des Sauvages de septembre 1850, et des rapports qui ont été faits à cette occasion le 30 octobre 1874, le tout ayant été transmis à votre département le 2 du mois suivant, auriez-vous la bonté d'obtenir du département du ministre de l'intérieur (division des Sauvages) le renseignement demandé dans les rapports en question relativement aux limites du territoire cédé par le traité au nord et à l'est du lac Huron. Le ministre de l'intérieur a renouvelé récemment une question qu'il avait déjà faite plusieurs fois et à laquelle il est impossible de répondre sans le renseignement auquel je fais allusion.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

J. B. PARDEE.
Commissaire.

A l'honorable
Secrétaire provincial,
Toronto.

Secrétariat de la province d'Ontario,
Toronto, 1er octobre 1877.

Monsieur,—J'ai l'honneur de transmettre ci-joint copie d'une lettre adressée à ce département par l'honorable commissaire des terres de la couronne, au sujet d'une demande faite par le sous-secrétaire d'Etat, pour obtenir certaines informations concernant les traités de septembre 1850, et aussi copie du rapport du 30 octobre 1874.

C'est par inadvertance que ces copies ne vous ont pas été envoyées à l'époque où elles ont été reçues.

Je vous prie d'être assez bon pour donner le renseignement demandé le plus tôt qu'il vous sera possible de le faire.

J'ai l'honneur d'être, etc..

T. R. ECKART,
Sous-secrétaire.

A l'honorable,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

Ottawa, 4 octobre 1877.

Monsieur,—Relativement à la lettre de votre département, en date du 29 juillet 1874, je suis chargé de vous transmettre ci-joint, pour votre information, copie d'une lettre du sous-secrétaire provincial d'Ontario et de son contenu, en réponse à la demande faite pour obtenir certains renseignements relatifs au traité conclu en l'année 1850 avec certaines bandes de Sauvages du lac Supérieur, connu sous le nom de " Traité Robinson."

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur.

---

6 octobre 1877.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 4 du courant, contenant copie d'une lettre adressée au secrétaire d'Etat le 1er courant par le sous-secrétaire provincial de la province d'Ontario, et de vous prier de faire informer le gouvernement d'Ontario que la frontière est du territoire compris dans le traité fait avec les Ojibewas du lac Huron le 9 septembre 1870 n'est pas strictement définie dans ce traité, mais peut être considérée comme étant formée par une ligne tirée dans une direction sud, qui toucherait le rivage nord du lac Nipisssingue et se prolongerait jusqu'à un point à l'est de la Pointe de l'Orignal.

Je suis, etc.,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

A E. J. Langevin, écr.,
Sous-secrétaire d'Etat.

---

21 novembre 1877.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 29 septembre dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copie d'une lettre adressée au sous-secrétaire d'Etat du Canada au sujet d'une demande faite pour obtenir certaines informations requises par ce département concernant le traité Robinson et de vous prier d'avoir la bonté de donner l'information à laquelle il est référé dans ma lettre du 21 septembre dernier aussitôt qu'il vous sera possible de le faire.

Je suis, etc,,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

A THOS. H. JOHNSON, écr.,
Sous-commissaire des
Terres de la couronne, Toronto.

A Son Excellence le très-honorable comte de Dufferin, C.C.B., gouverneur-général du Canada, en conseil, Ottawa.

La requête des soussignés, chefs et principaux des bandes Sauvages habitant les rives nord des lacs Huron et Supérieur, expose humblement :

Que le septième jour de septembre, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent cinquante, les bandes sauvages représentées par vos requérants ont librement, volontairement et entièrement cédé, donné et transporté à Sa Majesté la reine, ses héritiers et successeurs, pour toujours, tous les droits, titres et intérêts qu'ils possèdent dans tout le territoire situé au nord des lacs Huron et Supérieur, depuis Penétancouchine, sur la Baie Georgienne, jusqu'à la Rivière aux Tourtes, sur le lac Supérieur, et en allant vers l'intérieur jusqu'à la hauteur des terres qui sépare le territoire couvert par la charte de l'honorable compagnie de la Baie d'Hudson,—et aussi toutes les îles des dits lacs qui se trouvent dans les limites des possessions britanniques ; sauf et excepté les réserves désignées dans les cédules annexées aux dits traités qui sont communement appelés " Traités Robinson."

Que pour cette considération, une certaine somme leur fut payée comptant et une rente perpétuelle leur fut garantie.

Que, lors de la première distribution, cette rente, répartie entre-eux, leur donna environ une piastre soixante centins chacun, pitance qui, en conséquence de l'augmentation naturelle de la population, dans quelques bandes, tomba ensuite dans certains cas, à environ une piastre pour chaque personne.

Que les traités contenaient la stipulation suivante relativement à la rente de vos pétitionnaires : " Le dit Wm. B. Robinson, au nom de Sa Majesté, qui désire traiter tous ses sujets avec justice et libéralité, convient et promet en outre que si le territoire cédé par les parties de la seconde part rapporte à aucune époque future un revenu qui puisse permettre au gouvernement de cette province, sans encourir des pertes, d'augmenter l'annuité qu'il leur garantit par les présentes, alors et dans ce cas la dite annuité sera augmentée de temps en temps, pourvu que le montant payable à chaque individu n'excède pas la somme d'une livre argent courant de la province en aucune année, ou telle autre somme que Sa Majesté voudra bien ordonner."

Que, malgré que le revenu produit jusqu'à présent par la vente des terres et du bois, etc., dans le territoire cédé, est considéré comme étant de près d'un million de piastres, aucune addition ou augmentation quelconque n'a été faite à la rente de vos pétitionnaires depuis la date des traités, en 1850, jusqu'à 1875, ce qui fait une période de vingt-cinq ans.

Que la rente de vos pétitionnaires n'a été augmentée qu'en 1875 seulement et portée à quatre piastres, le *maximum* fixé par les traités, sur la recommandation, leur a-t-on dit, de l'honorable M. Blake, alors ministre de la justice.

Qu'en vue du fait que le territoire cédé par vos pétitionnaires a produit une somme qui aurait permis au gouvernement, sans subir de pertes, d'augmenter leur rente de temps en temps, en commençant peu après les traités, et qu'ils auraient dû, comme ils le croient, recevoir la somme entière de quatre piastres chacun, plusieurs années avant 1875, vos pétitionnaires soutiennent qu'une très forte somme d'argent leur est justement due à titre d'arrérages de rente et d'intérêt sur cette rente.

Que cette question des arrérages de rente et des réclamations de vos pétitionnaires au sujet de ce montant est soumise à la considération du surintendant-général des affaires des Sauvages depuis plus de deux ans, sans qu'aucune mesure effective ait été prise et aucun pas important fait vers une solution.

Qu'à raison de l'état de dépression des industries minières et autres, et spécialement de la fermeture des différentes scieries du district, un grand nombre de vos pétitionnaires, qui désirent travailler et qui sont capables de le faire, n'ont pu trouver d'ouvrage l'hiver dernier, et les perspectives ne sont pas meilleures pour l'hiver prochain,

Que, dans ces circonstances, vos pétitionnaires sont extrêmement désireux d'obtenir un prompt règlement de leurs réclamations, de sorte qu'ils puissent recevoir les arrérages de rente qui leur sont dus depuis si longtemps, s'il est possible, avant le commencement de l'hiver, et ils espèrent pouvoir ainsi se procurer la nourriture et le vêtement pour eux, leurs femmes et leurs enfants.

Qu'un certain nombre de vos pétitionnaires désirent se livrer à la culture de la terre et se proposent d'employer une partie de l'argent qui leur est dû à acheter des bœufs, du grain de semence et des instruments d'agriculture.

Que vos pétitionnaires ont pleine confiance et espèrent que Votre Excellence en conseil accueillera favorablement cette pétition et y répondra en prenant pour cela les mesures que Votre Excellence et ses conseillers jugeront les meilleures dans leur sagesse.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier, etc., etc.

SAULT SAINTE-MARIE,
23 novembre 1877.

MON CHER MONSIEUR,—Il y a quelque temps, les chefs de plusieurs bandes sauvages de ma division me prièrent instamment d'assister aux séances d'un conseil qu'ils tenaient à la rivière du Jardin. Je me rendis à cet endroit, et je m'aperçus que leur seul, ou plutôt leur principal objet, était de conférer avec moi au sujet des arrérages qui leur sont dus en vertu des traités Robinson ; ils croient qu'une partie de ces arrérages devrait leur être payée immédiatement, parce qu'elle est due depuis longtemps, et surtout parce que, selon toute apparence, la condition des Sauvages, dans les environs, sera très misérable cet hiver. Cela est dû à ce qu'il n'y a pas d'emploi pour eux en conséquence de la fermeture des scieries de la Rivière du Jardin et de la Baie Batchewana, etc., ainsi qu'au fait que les travaux d'exploration ou de mines sur les rives nord et sud des lacs Huron et Supérieur, sont presque entièrement suspendus.

Il vous semblera, assez naturellement, que les Indiens en état de travailler peuvent encore trouver des ressources suffisantes dans la chasse ; mais les animaux à fourrure et le gibier de toute espèce sont très rares à présent jusqu'à une très grande distance de cette place, et de plus il y a un grand nombre de nos meilleurs indiens de la jeune génération qui ne savent pas chasser comme leurs ancêtres. Ils trouvent leur subsistance en pêchant, en buchant ou sciant du bois, et dans la culture de la pomme de terre. La pêche n'a pas réussi cette année, particulièrement aux Rapides du Sault Ste. Marie. Veuillez en conséquence essayer d'arracher de la province d'Ontario quelque portion des arrérages d'annuités, que, selon moi, la province est légalement et moralement tenue de payer, puisqu'elle

est seule responsable du paiement depuis la confédération, sans compter qu'elle l'était conjointement avec Québec avant la confédération. La dernière partie de la section 109 de "l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord" conclut absolument, dans mon humble opinion, contre la province d'Ontario, quant aux arrérages depuis 1867. Le gouvernement provincial devrait payer cette partie immédiatement, à moins qu'il n'entende contester sa responsabilité et la rejeter sur le gouvernement fédéral. La province de Québec est partiellement responsable des arrérages qui se sont accrus de 1850 à 1867 (confédération), et il sera peut-être plus difficile d'arranger l'affaire quant à cette partie.

La somme totale formée par ces arrérages sera considérable, si le calcul est fait de bonne foi, et les intérêts simples et composés ajoutés au capital comme cela devrait se faire. Il est temps que la question soit réglée. Essayez d'amener le gouvernement provincial à composition avant la prochaine session, et vous obligerez,

Mon cher monsieur,
Votre, etc.,
E. B. BORRON.

A l'honorable D. Mills,
Ministre de l'intérieur,
Ottawa.

P. S.—A la séance du conseil en question, quelques Indiens parlèrent d'envoyer une députation à Ottawa pour représenter leurs griefs ; comme cette démarche aurait occasionné des dépenses considérables, qui seraient tombées en définitive à la charge du département, je les dissuadai et leur conseillai d'envoyer plutôt une requête. Ils y consentirent, mais ils m'imposèrent la tâche de rédiger la requête. C'est ce que je fis. Cependant, comme il en fallait une copie pour chaque bande, et comme les chefs voulaient aussi en avoir quelques-unes qu'ils pussent conserver, je crus qu'il valait mieux faire imprimer la quantité nécessaire ; l'impression ne devait coûter que dix piastres, et je n'avais pas le temps d'écrire de ma main un aussi grand nombre de copies. Les Sauvages consentirent à ce que le compte fût mis à leur charge, et je donnai instruction à l'imprimeur (M. Biggins, rédacteur et propriétaire de l'*Algoma Pioneer*, un partisan du gouvernement) d'adresser le compte au département. Le tout ne devra pas dépasser dix piastres, que je vous prie de faire payer lorsque le compte sera présenté. Je vous envoie copie de la requête pour votre information ; les originaux vous parviendront par la voie régulière, c'est-à-dire, je suppose, par le *Secrétaire d'Etat*. Trois ou quatre bandes ont envoyé les leurs, que vous recevrez par la malle. Les autres arriveront à mesure que les Indiens, dont la plupart sont partis pour la chasse, reviendront ici.

E. B. B.

Sault Ste. Marie,
District d'Algoma, Ont.,
23 novembre 1877.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluse une requête adressée à Son Excellence le gouverneur-général en conseil par les chefs et les principaux des bandes de Sauvages de la rivière du Jardin, du Sault Ste. Marie, de la Baie Goulais et de Fort-William, relativement aux arrérages de rente qu'ils considèrent comme leur étant dûs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très humble serviteur,

E. B. BORRON, M. P.

A l'hon. R. W. Scott,
Secrétaire d'Etat,
Ottawa.

4 décembre 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 23 novembre dernier, renfermant copie d'une requête des principaux des bandes de la rivière du Jardin, du Sault Ste. Marie, de la Baie Goulais, et de Fort-William, relativement aux arrérages de rente qu'ils réclament en vertu des traités Robinson, et de vous informer en même temps qu'on a écrit de nouveau tout récemment au commissaire des terres de la couronne de la province d'Ontario à ce sujet pour le presser d'agir ; jusqu'à ce qu'on ait reçu quelque information venant de ce côté, il est impossible de procéder dans cette affaire.

Nous avons reçu, par voie du département du Secrétaire d'Etat, l'original de la rêquete des Sauvages à laquelle vous faites allusion.

Je suis, etc.,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

E. B. BORRON, écr., M. P.
Sault Ste. Marie, Ontario.

---

13 février 1878.

MONSIEUR,—Le surintendant général des affaires des Sauvages me prie d'attirer votre attention sur la lettre qui vous a été adressée le 21 novembre dernier, ainsi que sur la correspondance qui eut lieu précédemment, relative au même sujet. Il vous demande de vouloir bien faire adresser le plus tôt possible à ce département les informations demandées au sujet du chiffre exact des revenus annuels provenant des terres cédées par les Ojibewas du lac Huron en vertu du traité du 9 septembre 1850.

Je suis, etc.,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

A THOMAS H. JOHNSON, écr.,
Sous-commissaire des terres de la couronne,
Toronto.

TORONTO, 19 février 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 13 du courant, où vous demandez un état du revenu net retiré annuellement des terres cédées par les Ojibewas du lac Huron en vertu du traité du 9 septembre 1850, et de vous informer que cette affaire sera prise en considération aussitôt que possible après la prorogation de la législature provinciale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOS. H. JOHNSON.
Sous commissaire.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur, Ottawa.

A Son Excellence le très-honorable comte de Dufferin, C.C.B., gouverneur-général du Canada en conseil, Ottawa.

La requête des soussignés, chefs et principaux des bandes de Sauvages habitant la rive nord du lac Huron et du lac Supérieur, représente humblement :

Que le septième jour de septembre, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent cinquante, les bandes Sauvages représentées par vos requérants, ont librement, volon-

tairement et entièrement cédé, donné et transporté à Sa Majesté la reine, ses héritiers et successeurs, pour toujours, tous les droits, titres et intérêts qu'ils possèdent dans tout le territoire situé au nord des lacs Huron et Supérieur, depuis Pénétancouchine, sur la Baie Georgienne, jusqu'à la Rivière aux Tourtes, sur le lac Supérieur, et en allant vers l'intérieur jusqu'à la hauteur des terres qui sépare le territoire couvert par la charte de l'honorable compagnie de la Baie d'Hudson,—et aussi toutes les îles des dits lacs qui se trouvent dans les limites des possessions britanniques ; sauf et excepté les réserves désignées dans les cédules annexées aux dits traités, communément appelés "Traités Robinson" Que, pour cette considération, une certaine somme leur fut payée comptant et une rente perpétuelle leur fut garantie. Que, lors de la première distribution, cette rente, répartie entre eux, leur donna environ une piastre soixante centins chacun, pitance qui, en conséquence de l'augmentation naturelle de la population dans quelques bandes, tomba par la suite dans certains cas, à environ une piastre pour chaque personne.

Que les traités contenaient la stipulation suivante relativement à la rente de vos pétitionnaires :—" Le dit William Benjamin Robinson, au nom de Sa Majesté, qui désire traiter tous ses sujets avec justice et libéralité, convient et promet en outre que si le territoire cédé par les parties de la seconde part rapporte à aucune époque future un revenu qui puisse permettre au gouvernement de cette province, sans encourir des pertes, d'augmenter l'annuité qu'il leur est garantie par les présentes, alors et dans ce cas la dite annuité sera augmentée de temps en temps, pourvu que le montant payable à chaque individu n'excède pas la somme d'une livre argent courant de la province en aucune année, ou telle autre somme que Sa Majesté voudra bien ordonner."

Que, malgré que le revenu produit jusqu'à présent par la vente des terres et du bois, etc., dans le territoire cédé, est considérée comme étant de près d'un million de piastres, aucune addition ou augmentation quelconque n'a été faite à la rente de vos pétitionnaires depuis la date des traités, en 1850, jusqu'à 1875, ce qui fait une période de vingt-cinq ans.

Que la rente de vos pétitionnaires n'a été augmentée qu'en 1875 seulement et portée à quatre piastres, le *maximum* fixé par les traités, sur la recommandation, leur a-t-on dit, de l'honorable M. Blake, alors ministre de la justice.

Qu'en vue du fait que le territoire cédé par vos pétitionnaires a produit une somme qui aurait permis au gouvernement, sans subir de pertes, d'augmenter leur rente de temps en temps, en commençant peu après les traités, et qu'ils auraient dû, comme ils le croient, recevoir la somme entière de quatre piastres chacun, plusieurs années avant 1875, vos pétitionnaires soutiennent qu'une très forte somme d'argent leur est justement due à titre d'arrérages de rente et d'intérêt sur cette rente.

Que cette question des arrérages de rente et des réclamations de vos pétitionnaires au sujet de ce montant est soumise à la considération du surintendant général des affaires des Sauvages depuis plus de deux ans, sans qu'aucune mesure effective ait été prise et aucun pas important fait vers une solution.

Qu'à raison de l'état de dépression des industries minières et autres, et spécialement de la fermeture des différentes scieries du district, un grand nombre de vos pétitionnaires, qui désirent travailler et qui sont capables de le faire, n'ont pu trouver d'ouvrage l'hiver dernier ; et les perspectives ne sont pas meilleures pour l'hiver prochain.

Que, dans ces circonstances, vos pétitionnaires sont extrêmement désireux d'obtenir un prompt règlement de leurs réclamations, de sorte qu'ils puissent recevoir les arrérages de rente qui leur sont dus depuis si longtemps, s'il est possible, avant le commencement de l'hiver, et ils espèrent pouvoir ainsi se procurer la nourriture et le vêtement pour eux, leurs femmes et leurs enfants.

Qu'un certain nombre de vos pétitionnaires désirent se livrer à la culture de la terre et se proposent d'employer une partie de l'argent qui leur est dû à acheter des bœufs, du grain de semence et des instruments d'agriculture.

Que vos pétitionnaires ont pleine confiance et espèrent que Votre Excellence en conseil accueillera favorablement cette pétition et y répondra, en prenant pour cela

les mesures que Votre Excellence et ses conseillers jugeront les meilleures dans leur sagesse. Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier, etc., etc.

KILLARNEY, 7 novembre 1877.

	leurs		leurs
ANAWICOONCE, chef,	+	THEDOWE,	+
SHIBAGIJIK,	+	THEDOWE,	+
MAINGAN, principal guerrier,	+	JOSEPH GABOW,	+
GANJANJINCE,	+	PENECHEN,	+
KEKEKOUCE,	+	JOSEPH ACKAKOGON,	+
J. B. AMADJIWEJIJIK,	+	CHAN MEMITOAHKANG,	+
KIKEKOUCE, CHAS.,	+	ANGELIQUE CRAWFORD,	+
NAWAKIMAGIJABOU,	+	ODOSKWEIAP,	+
XAIREE BIJIKINCE,	+	JOHN CHECKEG,	+
WABIGEKAK,	+	ENWAOSAY,	+
AUTEVAIN,	+	MANI PIBAMIKAWAY,	+
GAWBOW,	+	FRANCIS ASIMWAY,	+
ASENISUE,	+	ANGELIQUE PEPAMIKAWE,	+
PABAMIKAWE,	+	JAMES NEGANAKWAN,	+
SABEN ASINIWAY,	+	NAMICHEKWE,	+
ANTWEN THEDEWE,	+		marques.
	marques.		

---

23 avril 1878.

MON CHER MONSIEUR,—A propos de la conversation que nous avons eue aujourd'hui relativement aux Indiens du lac Huron, vous m'obligeriez beaucoup en me donnant un exposé de l'état actuel de la question, vu que je suis chargé de faire un rapport sur ce sujet.

Votre, etc.,

JOHN LANGTON,
Auditeur.

A L. VANKOUGHNET, écr.

OTTAWA, 13 mai 1878.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 13 février dernier, par laquelle je demande que certaines informations au sujet du revenu annuel retiré des terres cédées par les Ojibewas du lac Huron, en vertu du traité du 9 septembre 1850, soient données immédiatement, et à votre réponse du 19 du même mois disant que l'affaire serait prise en considération aussitôt que possible après la prorogation de la législature provinciale, j'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien fournir l'information demandée dans le délai le plus court possible.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

A THOS. H. JOHNSON, écr.,
Sous-com., terres de la couronne,
Toronto.

OTTAWA, 16 août 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous référer à la lettre envoyée de ce département le 13 mai dernier ainsi qu'à la correspondance antérieure, relativement à certaines informations requises au sujet des revenus annuels retirés de la vente des terres et du bois sur le territoire cédé par les Ojibewas du lac Huron en vertu du traité du 9 septembre 1850. J'ai l'honneur de demander de nouveau que cette information soit donnée le plus tôt possible.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

E. A. MEREDITH,
Député du ministre de l'intérieur.

A T. H. JOHNSON, écr.,
Sous-commissaire des terres de la couronne,
Toronto.

TORONTO, 21 août 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 du courant, par laquelle vous demandez un état des argents retirés et dépensés en rapport avec certaines terres cédées à la province d'Ontario par les Indiens Objibewas des rives nord des lacs Supérieur, Huron et Nipissingue, en vertu des traités Robinson des 7 et 8 septembre 1850, et de vous dire, en réponse, que le rapport en question a été pendant quelque temps en cours de préparation et qu'il sera complété et transmis à votre département aussi promptement que le permettra l'expédition de la besogne pressante de ce département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. H. JOHNSON.
Sous-commissaire.

A L. VANKOUGHNET, écr.
Sous-surintendant des
affaires des Sauvages, Ottawa.

(*Mémoire.*)

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DIVISION DES SAUVAGES,
OTTAWA, 3 février 1879.

Relativement à la question des arrérages de rente réclamés par les Sauvages Ojibewas des lacs Huron et Supérieur et à eux dus, en vertu des traités conclus avec eux respectivement les 9 et 7 septembre 1850, le soussigné désire faire rapport que, pour déterminer exactement la somme qui est ou peut être due à ces Sauvages pour arrérages, il est indispensable d'obtenir auparavant du département des terres de la couronne d'Ontario un état précis des revenus retirés annuellement du territoire cédé par les traités en question, pendant la période qui s'est écoulée depuis la date de ces traités et celle où les revenus annuels ont commencé à dépasser la somme de $4 pour chacun des Indiens qui ont droit à la rente.

Une demande fut adressée d'abord à cet effet, au département des terres de la couronne, à Toronto, le 21 septembre 1877, et le 25 du même mois le sous-commissaire des terres de couronne envoyait à ce département copie d'une lettre écrite par le commissaire lui-même à l'honorable secrétaire provincial en date du 6 décembre 1875.

La lettre originale n'est jamais parvenue à ce département. Cette lettre du commissaire des terres de la couronne, d'après la copie en question, référait à une correspondance antérieure relativement aux réclamations des Sauvages pour une

augmentation des rentes à eux garanties par les dits traités, et demandait en même temps que certaines informations (qu'il disait avoir été demandées antérieurement par une lettre du commissaire des terres de la couronne au secrétaire provincial en date du 31 octobre 1874) fussent fournies au gouvernement d'Ontario par ce gouvernement.

La communication en dernier lieu mentionnée n'était cependant pas encore parvenue à ce bureau à la date de la lettre susdite du 25 septembre 1877 et envoyée par le département des terres de la couronne.

Le 29 septembre 1877, le sous-commissaire des terres de la couronne fut informé qu'il n'y avait pas de traces ici de la demande qu'il disait avoir été faite par la lettre du commissaire du 9 septembre 1875 au secrétaire provincial et transmise à ce gouvernement, et il fut prié de faire parvenir à ce département l'information requise par le commissaire des terres de la couronne, afin de pouvoir la lui fournir s'il était possible.

Le 4 octobre 1877, on recevait une lettre du département du secrétaire d'Etat, contenant une lettre du sous-secrétaire provincial d'Ontario, en date du 1er du même mois, dans laquelle celui-ci transmettait les documents absents auxquels il était fait allusion dans les lettres précédentes du sous-commissaire des terres de la couronne. Le sous-secrétaire disait en même temps que, par une inadvertance, ces documents n'avaient pas été transmis à ce département par le département du secrétaire provincial à l'époque de leur réception. L'information demandée dans la lettre du commissaire des terres de la couronne au secrétaire provincial en date du 31 octobre 1874 (parvenue à ce bureau le 4 octobre 1877) fut donnée le 6 octobre 1877 au sous secrétaire d'Etat pour être transmise au gouvernement d'Ontario.

Le 21 novembre 1877, le sous-commissaire des terres de la couronne reçut une copie de la lettre adressée au sous-secrétaire d'Etat, en date du 6 octobre, et il fut prié de donner le plus tôt possible l'information à laquelle il était référé dans la lettre qui lui avait été adressée le 21 septembre.

L'information demandée n'étant pas parvenue à ce bureau, le sous-commissaire des terres de la couronne fut requis le 13 février 1878, de la donner dans le plus court délai possible.

Le 18 février le sous-commissaire des terres de la couronne accusa réception de la lettre du 13 du même mois, et dit qu'on s'occuperait de l'affaire aussitôt qu'il serait possible de le faire après la prorogation de la législature provinciale.

Le 13 mai suivant, l'attention du sous-commissaire des terres de la couronne fut appelée de nouveau sur ce sujet et sur la promesse qu'il avait faite de s'occuper de l'affaire aussitôt que possible après la prorogation de la législature provinciale ; et il fut requis de donner l'information demandée dans le plus court délai possible.

Le 6 août 1878, le sous-commissaire des terres de la couronne fut de nouveau requis de fournir l'information le plus tôt possible.

Le 21 du même mois, le sous-commissaire des terres de la couronne informa ce département qu'un rapport devant contenir l'information demandée avait été pendant quelque temps en cours de préparation et que ce rapport serait complété et transmis à ce département aussi promptement que le permettrait l'expédition de la besogne pressante de son département.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que l'information demandée n'a pas encore été donnée ; et en conséquence il recommande respectueusement qu'une dépêche soit adressée à ce sujet par Votre Excellence à Son Honneur le lieutenant-gouverneur d'Ontario.

J. A. MACDONALD,

Surintendant-Général des affaires des Sauvages.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le* 12 *février* 1879 :

Vu un mémoire de l'honorable ministre de l'intérieur en date de février 1879, se rapportant à la question des arrérages de rente dûs aux sauvages Ojibewas des lacs Huron et Supérieur et réclamés par eux en vertu des traités conclus avec eux respectivement le 9 et le 7 septembre 1850, et constatant que pour déterminer exactement le montant d'arrérages dus à ces sauvages il est indispensabie d'obtenir du département des terres de la couronne d'Ontario un état précis des revenus annuels retirés du territoire cédé par ces traités, durant la période comprise entre l'année de ces traités et la date où ces revenus ont commencé à dépasser la somme de $4 pour chacun des sauvages qui avaient droit de recevoir la rente en vertu des traités.

Le ministre établit qu'on s'est adressé au département des terres de la couronne à Toronto pour obtenir cette information, et que le sous-commissaire des terres de la couronne a informé ce département qu'un rapport, qui devait contenir l'information demandée, a été pendant quelque temps en voie de préparation, et qu'il serait terminé et transmis aussi promptement l'expédition de la besogne pressante de son département.

Le ministre fait rapport que l'information demandée n'a pas encore été donnée, et il recommande que Votre Excellence veuille bien faire adresser à ce sujet une dépêche à Son Honneur le lieutenant-gouverneur d'Ontario, appelant son attention sur l'état détaillé des faits mentionnés dans son mémoire.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du conseil privé.

A l'honorable
Ministre de l'intérieur.

RÉPONSE

(128)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Pour copie des instructions données à M. John Davidson, agent des Sauvages, à Dundee, dans l'année 1878, et de la correspondance échangée entre le dit agent et le département, et entre le dit agent et Alpheus Adams et James Jamieson, et toutes autres personnes, concernant l'île Green ou Adams, dans le fleuve St. Laurent, en face d'Edwardsburgh ; et copie des baux accordés pour des îles dans le St. Laurent pendant la dite année.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 22 avril 1879.

RÉPONSE

(129)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 10 mars 1879 ;—Pour copie des instructions données au Dr. F. X. Laterrière, de Chicoutimi, pour vacciner les Sauvages du comté de Saguenay, des rapports et correspondances à ce sujet, et des comptes produits par ce médecin ; et un état des items des dits comptes qui ont été payés ; le tout depuis le 1er janvier 1874 jusqu'à ce jour.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 22 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(130)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—Pour un état de tous les Sauvages qui ont été émancipés en la manière pourvue par la loi, durant les dix dernières années, indiquant leurs noms, leur résidence, et les bandes ou les tribus auxquelles ils appartenaient respectivement.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 22 avril 1879.

RÉPONSE

(131)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 10 mars 1878 ;—Demandant copie d'un mémoire des circonstances qui ont conduit à la conclusion de la convention entre la Grande-Bretagne et la Russie, de février 1825 ; aussi, copie de la convention, si aucune il y a, entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, de février 1825, qui est mentionnée dans les documents de la session de 1878, No. 125, pages 27 et 30 ; aussi, copie des cartes géographiques et marines les plus exactes du territoire d'Alaska qui existaient en 1825, et qui ont été faites depuis, comprenant les cartes russes, anglaises et américaines ; et aussi, tous les rapports qui ont pu être faits au gouvernement, concernant la frontière d'Alaska, et qui n'ont pas encore été publiés.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT.
OTTAWA, 2 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(132)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Pour copie de toute correspondance, rapports d'ingénieurs, et leur évaluation des matériaux nécessaires, et le coût de reconstruction du brise-lames à l'île Amet, dans la province de la Nouvelle-Ecosse ; aussi copie de toute spécifications et soumissions pour ces travaux, et de tous les papiers et documents qui s'y rapportent.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1879.

RÉPONSE

(133)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Pour copie des documents, correspondance et plans relatifs à un pont construit sur la rivière St. Jean, N.-B., à Woodstock, comté de Carleton, et qui gêne la navigation ; ainsi qu'à un pont construit sur la même rivière, à Andover, comté de Victoria.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(134)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 17 mars 1879 ;—Pour copie de toutes lettres, télégrammes, contrats, conventions, connaissements de vente et correspondance se rapportant en quelque manière à l'affrétement et à l'achat de la goëlette *Ella G. McLean.*

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 24 avril 1879.

RÉPONSE

(135)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Pour la production de tous documents relatifs à la démission d'Antoine Deschamps, gardien du phare de Sainte-Anne, comté de Jacques-Cartier, et à son remplacement par Antoine St. Denis, sen., et Joseph Pilon.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 24 avril 1879.

[*Conformément à la recommandntion du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(136)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Pour tous papiers, rapports, correspondance et documents concernant la destitution de George B. Simpson, et la nomination de William H. Sherwood comme gardien du phare principal, au havre de Presqu'île, dans le comté de Northumberland, Ontario ; aussi un état du montant du salaire et autres allocations, telles que l'usage du terrain, bois de chauffage, etc., faites au dit Sherwood.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 25 avril 1879.

RÉPONSE

(137)

A un ORDRE de la CHAMBRE des COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Pour la production de la pétition des pilotes, adressée au département de la marine, demandant que le fonds des pilotes soit placé sous le contrôle du gouvernement tel qu'il était anciennement.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 24 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées*]

RÉPONSE

(138)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—Pour copie de la correspondance relative à la construction d'un phare à l'embouchure de la rivière Saugeen pour la protection de la flotte de pêche et de tout autre bâtiment qui est dans l'habitude de fréquenter la rivière en question.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 24 avril 1879.

RÉPONSE

(139)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—Pour toutes correspondances et documents se rapportant à la résignation de M. Richard, gardien du phare de Pot-à-l'Eeu-de-Vie, et à la nomination du fils de M. Richard à la place de son père, après le 15 septembre 1878.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 24 avril 1879.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.)

RÉPONSE

(140)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 2 avril 1879;—Pour copie de toutes lettres, instructions, soumissions, plans, spécifications, contrats et conventions concernant le choix d'un emplacement, et la construction d'un phare érigé l'été dernier à la baie de Presqu'Ile dans la division est du comté de Northumberland, Ontario.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 27 mai 1879.

RÉPONSE

(141)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 21 avril 1879;—Pour copie de tous documents et rapports concernant la nomination de M. Cox, gardien du phare du Cap Beale, et pour toutes plaintes portées contre le dit gardien.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 28 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(142)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 février 1879 ;—Pour copie de tous contrats pour les provisions des havres dans le fleuve St. Laurent ; les noms des soumissionnaires, et le prix de leurs contrats, depuis le 1er mai 1874 jusqu'au 1er janvier 1879.

Par ordre,

J .C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 29 avril 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

MESSAGE.

LORNE.

(143.)

Le GOUVERNEUR-GÉNÉRAL communique à la CHAMBRE DES COMMUNES certains documents relatifs à des avances qui doivent être faites à la province de la Colombie-Britannique pour la construction d'un bassin de radoub.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 29 avril 1879.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le* 29 *avril* 1879.

La comité a pris en considération le rapport daté du 10 avril 1879, de l'honorable ministre des finances, concernant la construction d'un bassin de radoub à Esquimalt, C.B., et sur sa recommandation le comité est d'avis que l'on devrait demander au parlement l'autorisation de modifier la convention dont il est parlé dans la 12me section des termes de l'union entre le Canada et la province de la Colombie-Britannique, et en même temps qu'il lui soit permis de faire des avances à la province jusqu'à concurrence de la somme de £50,000 sterling, à mesure que les travaux progresseront, la dite somme devant être portée à un compte temporaire qui sera nommé " le compte du bassin de radoub de la Colombie-Britannique."

Pour copie conforme.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du conseil privé.

A l'honorable
Ministre des finances.

Mémoire soumis au conseil.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport qu'il a reçu une lettre de l'honorable A. DeCosmos, datée du 25 mars 1879, au sujet des dépenses pour la construction d'un bassin de radoub à Esquimalt par le gouvernement de la Colombie-Britannique. Cette lettre est accompagnée d'un état du montant dépensé, et des obligations contractées pour ces travaux jusqu'au 31 décembre dernier, faisant en tout une somme de $208,998.32.

Le soussigné doit aussi faire rapport que par la section 12 des termes de l'union entre le Canada et la province de la Colombie-Britannique, il fut convenu que " le " gouvernement fédéral garantira l'intérêt pendant dix ans à compter de la date de " l'achèvement des travaux, au taux de cinq pour cent par année, sur telle somme " n'excédant pas £100,000 sterling, qui pourra être nécessaire pour la construction " d'un bassin de radoub de première classe à Esquimalt."

Le soussigné doit aussi faire rapport que, durant l'automne de 1873, l'on a entamé des négociations entre le gouvernement du Canada et le gouvernement local pour modifier la convention mentionnée plus haut, mais que jusqu'à présent l'on a aucunement modifié la convention, et que le gouvernement canadien n'a payé aucune somme pour aider à la construction du bassin.

Le soussigné recommande qu'autorisation soit demandée au parlement de modifier la convention telle que mentionnée ci-dessus, et en même temps qu'il soit permis au gouvernement de faire des avances à la province jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas £50,000 sterling, à mesure que les travaux progresseront, et que cette somme soit portée à un compte temporaire qui sera nommé "le compte du bassin de radoub de la Colombie-Britannique."

S. L. TILLEY,
Ministre des finances.

MINISTÈRE DES FINANCES,
OTTAWA, 10 avril 1879.

RAPPORT

(144)

De l'exploration des côtes de l'Ile du Prince-Edouard et de la terre ferme, dans le voisinage des caps Tormentine et Traverse, et de deux lignes du chemin de fer destinées à relier le premier à l'Intercolonial et le second aux chemins de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour faciliter la correspondance entre l'île et la terre ferme, en hiver.

OTTAWA, 23 avril 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que j'ai exploré les bords du détroit de Northumberland, côte du Nouveau-Brunswick, sur une distance d'environ huit milles de chaque côté du cap Tormentine, et les côtes de l'Ile du Prince-Edouard sur environ six milles de chaque côté du cap Traverse.

Des sondages ont été faits fréquemment le long des lignes d'explorations, depuis le rivage jusqu'à une profondeur excédant 20 pieds au-dessous du niveau des eaux basses des marées de printemps.

Le résultat de ces sondages est marqué sur la carte ci-jointe par trois lignes de contour indiquant le niveau des eaux basses des marées de printemps, 10 pieds sous ces eaux basses, et 20 pieds sous ces eaux basses.

La distance la plus courte pour arriver à la ligne indiquant 20 pieds de profondeur dans le voisinage du cap Tormentine, est d'environ 3,000 pieds.

Comme la côte est très exposée et n'offre que peu d'abri, des jetées de plus de 3,000 pieds de longueur seraient nécessaires pour protéger des navires du même tirant d'eau que le *Northern Light*—18 pieds.

L'eau sur la côte de l'Ile du Prince-Edouard est beaucoup plus profonde Dans le voisinage du quai du cap Traverse, il y a 1,500 pieds pour arriver à la ligne de 20 pieds de profondeur. J'ai recueilli aux caps Tormentine et Jourimain et à Pugwash, sur la terre ferme, ainsi qu'au cap Traverse et à Victoria, sur l'île, le témoignage d'un certain nombre de personnes, dont l'occupation a été depuis des années de faire les traversées d'hiver, et qui ont mis leur expérience à ma disposition.

Ci-joint vous trouverez une copie des questions faites et des réponses données.

Les témoignages paraissent indiquer que la manière la plus sûre de faire la traversée de la terre ferme à l'île pendant les gros froids de l'hiver est au moyen de canots à glace, et qu'un steamer ne peut la faire pendant cette période de temps. Qu'il n'y a aucun endroit du détroit où la glace se brise à intervalles réguliers, mais que le mouvement des glaces est sujet à la direction du vent et de la marée.

Qu'en général des deux côtés du détroit la glace flottante se pressera et flottera le long des bordages de glace, de sorte qu'un steamer ne peut approcher pour débarquer les passagers et les malles; et que le meilleur endroit pour traverser avec les canots à glace se trouve entre l'île Jourimain sur la terre ferme, et la baie située entre le cap Traverse et Carleton Head, sur l'île.

De plus, qu'un steamer à hélice, tirant environ 10 pieds d'eau, serait le plus convenable pour toutes saisons où il est possible de traverser, et que les canots pourraient commencer le service lorsque le steamer serait forcé d'arrêter.

Sur la terre ferme le cap Jourimain est l'endroit le plus convenable pour y placer un quai pour les navires tirant 10 pieds d'eau, et la distance entre la terre et la ligne de contour indiquant 10 pieds d'eau, est d'environ 1,300 pieds. Ce cap est en partie abrité par des battures au nord-ouest et au sud-est, et se trouve tout prêt de l'endroit où arrivent et d'où partent les canots d'hiver. Sur l'île, le quai actuel de l'anse du cap Traverse est le plus abrité dans le voisinage, la distance entre la terre et la ligne, indiquant 10 pieds d'eau, est d'environ 2,000 pieds, et il n'est pas éloigné de l'endroit où arrivent et d'où partent les canots d'hiver.

J'ai donc choisi ces deux points comme terminus des chemins de fer projetés qui se relieront d'un côté à l'Intercolonial, et de l'autre au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Pour protéger le steamer et les navires il sera nécessaire de construire au cap Jourimain un quai d'environ 2,100 pieds, coût approximatif, $147,148, qui donnera 700 pieds de quai à une profondeur de 10 à 12 pieds à l'eau basse pendant les marées de printemps; tandis qu'au cap Traverse, le quai actuel devrait être allongé de 740 pieds et élargi de manière à lui donner 2,200 pieds de longueur, coût approximatif, $94,904. Cela donnerait une longueur de 180 pieds dans une profondeur de 10 à 15 pieds à l'eau basse.

On pourrait à l'avenir juger nécessaire de placer des brise-lames au sud de chacun de ces quais pour empêcher les ports de s'emplir de sable. Le port du cap Traverse peut être grandement amélioré au moyen de dragage.

Les courants ont été tracés et mesurés pendant plusieurs jours, mais à cette époque ils ne dépassaient pas un mille à l'heure. Le capitaine Bayfield et autres ont donné la vélocité des courants comme étant de trois milles; et la glace, pendant les gros vents, passe, dit-on, à une vitesse de quatre milles à l'heure.

Les lignes de chemin de fer préliminaires explorées sur la terre-ferme ont été du cap Jourimain à Aulac, par un tracé passant au sud du chemin des émigrants, 33 milles; du cap Jourimain à Mahoneys, 11 milles; ce qui réduit à 31 milles la distance à parcourir par le premier tracé jusqu'à Aulac. De plus, on a exploré depuis près de la Baie Verte jusqu'à Sackville, 13½ milles, et de la Baie Verte à Amherst, 17 milles. J'ai aussi exploré une ligne partant du lac Copp jusqu'à Amherst *viâ* Goose Lake, et depuis les collines de Hall jusqu'à Amherst en passant sur un plateau inférieur de la chaîne de montagne de fort Lawrence.

En 1875, on a exploré une ligne de Pugwash à Thompson, sur le chemin de fer Intercolonial; j'ai pu me procurer un plan de cette exploration.

J'ai aussi fait faire une exploration d'un tracé entre Pugwash et la station de la rivière Philip, sur l'Intercolonial.

Sur l'île les tracés explorés ont été du cap Traverse à County Line Station, 11½ milles, ainsi que deux tracés d'essai jusqu'à Freetown Station, 3½ milles, et 4 milles de longueur. Du cap Traverse à Summerside, 13½ milles; de Sea Cow Head, dans la direction de Summerside, 3½ milles, ainsi qu'un arpentage du chemin County Line, depuis Victoria et Crapaud jusqu'à County Line Station, 11½ milles.

Ci-suit une évaluation qui a été faite des tracés suivants:

Sur la terre ferme.

Du cap Jourimain à Amherst *viâ* Tidnish, 34.07 milles, construction évaluée à........	$290,635
Du cap Jourimain et Amherst *viâ* Goose Lake, 32.10 milles, construction évaluée à........	285,772
Du cap Jourimain à Aulac, 31.33 milles, construction évaluée à........	280,776
De Pugwash à Thompson, 15.00 milles, construction évaluée à........	154,183
De Pugwash à la station de la rivière Philip, 18.50 milles, construction évaluée à........	192,410

Sur l'île.

Du cap Traverse à la County Line, 11.44 milles, construction évaluée à.. $102,151

Le maximum des rampes sur les tracés du cap Jourimain et du cap Traverse est de 66 pieds par mille, mais dans peu d'endroits seulement, et la plus grande courbe a un rayon de 1,433 pieds. La ligne qui indique les rampes est tracée basse sur le profil, afin de ne pas élever les frais de construction, et sont courtes afin de se conformer aux ondulations du pays. Les constructions sont en bois; il y a quelques fermes à clef pendantes et ponts de grillage en bois, système Howe, supportés par des chevalets.

TRACÉ DU CAP JOURIMAIN ET AMHERST *viâ* TIDNISH.

Ce tracé, jusqu'à Port-Elgin, est commun à toutes les lignes qui partent du cap Jourimain.

En quittant le Cap Jourimain il passe sur les îles de ce nom et les marais intermédiaires. A environ 2½ milles il commence à monter vers les terrains élevés qui s'étendent vers l'est dans tout ce pays ; on atteint le sommet, 155 pieds au-dessus du niveau de la mer, vers le sixième mille. Les travaux sur cette partie de la ligne sont assez considérables et les rampes sont raides.

Pour traverser une vallée d'une profondeur considérable le tracé fléchit vers le sud et suit une ligne très directe, descendant graduellement jusqu'à Port-Elgin, 15½ milles, traversant le chemin des Emigrants au ruisseau Allen.

Les travaux sur cette partie du chemin sont très-faciles.

Il traverse, vers le 14ème mille, la rivière Timber, ce qui exigera un pont de grillage en bois de 30 pieds d'ouverture.

On se propose de traverser la rivière Gaspereaux à Port-Elgin au moyen d'un point de grillage en bois, système Howe, de 50 pieds d'ouverture.

Entre Port-Elgin et la Baie Verte la ligne passe sur un terrain onduleux et un marais entouré d'une digue, traversant le ruisseau de la Baie Verte à 17½ milles, ce qui nécessite un pont de grillage de 30 pieds d'ouverture, appuyé sur des piliers.

En quittant la Baie Verte la ligne dévie vers le sud pour tourner la chaîne du Mont Uniacke. Elle passe à moins d'un mille de Davidson's Corner, rivière Tidnish. Il ne parait pas désirable d'annexer la ligne plus près de la rivière Tidnish, par ce qu'elle est déjà très-longue, et que la population en tirerait très peu d'avantage sans un embranchement jusqu'à l'embouchure de la rivière. Vers le 20ème mille les travaux sont passablement difficiles, attendu que le terrain est sillonné de cours d'eau venant du Mont Uniacke. En passant l'extrémité sud de la chaîne de montagnes au 21ème mille, la ligne tourne vers le sud-ouest, et suit une ligne très directe jusqu'au moulin de McLennan, sur la rivière LaPlanche, 28 milles.

Les travaux sont assez faciles sur le reste du parcours.

La rivière LaPlanche est traversée par un pont de grillage de 30 pieds d'ouverture.

De ce point jusqu'au ruisseau Purdy, 30½ milles, les travaux sont faciles à part le passage du ruisseau Beaver, qui nécessitera une courte culée de 17 pieds d'élévation. Le ruisseau Purdy nécessitera un pont de grillage de 30 pieds d'ouverture appuyé sur des piliers.

Le reste de la ligne jusqu'à la ville d'Amherst passe sur le marais d'Amherst près du bord sud. Les travaux sur cette partie de la ligne sont faciles. Il y a quelques endroits où le fond est mou à une profondeur de quelques pieds, et l'on a eu égard à ce fait en construisant la culée de manière à obvier aux effets du tassement.

Cette ligne a été explorée dans le but d'être utile au plus grand nombre de colons, et aux moulins situés sur les rivières Tidnish et LaPlanche. Le devis ci-joint indique la qualité d'ouvrage de chaque classe, le nombre des stations, et les voies de garage projetées. Le coût par mille est de $8,530, et le coût total de la ligne et des quais est de $437,783.

LIGNE DU CAP JOURIMAIN À AMHERST *viâ* GOOSE LAKE.

Le profil de cette ligne est fait d'après un arpentage du pays exécuté pour les plans de l'exploration du canal de la baie Verte, et non pas d'après un arpentage réel de la ligne. Je crois, cependant, qu'il indique très-clairement la somme d'ouvrage nécessaire pour la construction du chemin. On se propose de quitter la voie qui passe par Tidwish, sur le côté ouest de la rivière Gaspereau, et suivre de là jusqu'à Amherst une voie aussi directe que le permettra la nature du terrain. La ligne projetée excède d'un quart de mille la longueur de la ligne directe.

En quittant Port-Elgin la ligne prend une direction sud-ouest jusqu'au versant nord-ouest du mont Uniacke ; elle dévie ensuite vers le sud de l'extrémité est de Goose Lake, puis elle suit une ligne presque directe jusqu'à Amherst, traversant les marais à leur endroit le plus étroit vers l'extrémité est de la chaîne de montagnes de fort Lawrence, et le marais d'Amherst à la pointe du fort où la terre est ferme. Les travaux seront généralement faciles, à l'exception de la partie qui traverse les marais où l'on a tenu compte dans le devis de la construction de remblais partant du fond de la vase, soit de 10 à 12 pieds d'élévation, avec ponceaux en bois reposant sur des piliers. Le pont qui traverse le canal d'eau douce devrait être un pont du système Howe, de 50 pieds d'ouverture, reposant sur des piliers.

Le devis indique la quantité probable d'ouvrage nécessaire pour chaque classe, ainsi que le nombre des stations et des voies de garage.

J'évalue les frais de construction à $8,902 par mille, et le coût total du chemin de fer et des quais à $432,920.

LIGNE DU CAP JOURIMAIN A AULAC.

Ce tracé, jusqu'à Port-Elgin, est le même que ceux que j'ai décrits plus haut. Le devis pour la partie qui se trouve entre Port-Elgin et Aulac est fait d'après le profil préliminaire, attendu que la ligne projetée ne s'en éloignera qu'à quelques endroits désignés.

En quittant Port-Elgin la ligne passe à un quart de mille au nord de la Baie Verte, puis elle monte jusqu'à la hauteur des terres entre la Baie-Verte et la Baie-de-Fundy, 96 pieds au-dessus de la mer. Elle descend ensuite dans une direction sud-ouest jusqu'au versant sud de la colline Hall, et de là elle suit une ligne très directe jusqu'à la station d'Aulac, en restant sur le côté sud de la rivière Aulac. L'ouvrage sur les premiers quatre milles en partant de Port-Elgin est assez facile ; sur les cinq milles suivants il est passablement plus difficile, ayant à traverser des ravins de 20 à 25 pieds de profondeur. Le reste de l'ouvrage sur cette ligne est facile jusqu'à la station d'Aulac.

Cette ligne est la plus courte entre le cap Jourimain et le chemin de fer Intercolonial, mais elle a le désavantage de terminer dans le marais d'Aulac, où il n'y a ni ville ni marché pour les produits.

Le devis indique la quantité de travaux nécessaires et le nombre des stations et voies de garage. J'évalue à $8,961 par mille les frais de construction et à $427,924 le coût total du chemin de fer et des quais.

LIGNE DE PUGWASH À THOMPSON.

Ce tracé, en quittant le chemin de fer Intercolonial à la station Thompson, qui est à 100 pieds au-dessus du niveau de la mer, monte rapidement dans une direction est, et passe sur une chaîne de montagnes dont le point le moins élevé est à 200 pieds au dessus du niveau de la mer. Il incline ensuite à angle aigu vers le nord-est, puis vers l'est, descendant dans la vallée de la rivière Pugwash, qu'il suit jusqu'à Lockhart, environ 4 milles. De ce point le tracé traverse le pays dans une direction est, touchant le côté ouest de la rivière Pugwash vers le dixième mille. Il coupe une pointe de terre et atteint le ruisseau Vanbuskirk au douzième mille. De là, inclinant à

angle aigu vers le nord, il contourne le côté nord des plateaux et atteint le port de Pugwash du côté ouest à 15½ milles.

Les rampes de ce tracé sont difficiles, l'une d'elles ayant 74 pieds au mille, mais on peut probablement la réduire à 66 pieds par mille. Quelques-unes des courbes sont bien prononcées, l'une d'elles décrivant un rayon de 1,150 pieds.

Les travaux sur les premiers deux milles sont difficiles; il y a une grande tranchée à ouvrir au sommet de la chaîne de montagnes. Les trois milles suivants sont assez faciles excepté à l'endroit où la ligne traverse quelques-uns des ravins. Les travaux sont difficiles dans le voisinage du ruisseau de Patton.

A partir de ce point jusqu'au septième mille, l'exécution des travaux est facile, et de là jusqu'au dixième mille, assez facile. Le reste de la ligne jusqu'au port de Pugwash est assez facile d'exécution, excepté à l'endroit où elle traverse le ruisseau Vanbuskirk et un autre cours d'eau vers le quatorzième mille.

Cette ligne est la plus courte entre l'Intercolonial et le détroit de Northumberland, et l'on obtient par cette route les communications les plus rapides pendant la saison de navigation entre Halifax et Charlottetown, et entre Saint-Jean et l'ouest et Charlottetown.

Le devis indique la quantité d'ouvrage nécessaire, et le coût par mille, $9,947; le coût total du chemin de fer et d'un quai à Pugwash sera de $161,183.

CHEMIN DE FER DE PUGWASH ET LA STATION DE LA RIVIÈRE PHILIP.

Ce tracé quittera le chemin de fer Intercolonial à la station de la rivière Philip, qui est à 162 pieds au-dessus du niveau de la mer et descend jusqu'au niveau de la mer à Oxford, dans une longueur d'environ 4 miles. En passant par cet endroit il faudra remonter sur une autre élévation de 133 pieds.

L'alignement de cette partie du chemin n'est pas bon, et les rampes sont rapides. On croit qu'on pourrait trouver une meilleure ligne qu'à Oxford en quittant l'Intercolonial à un endroit près du pont qui traverse la rivière Philip et en suivant le bord de la rivière d'un côté ou de l'autre, suivant qu'il serait plus convenable pour Oxford.

Le tracé projeté ayant traversé la rivière Philip à Oxford continue toujours à suivre la vallée de la rivière sur les plateaux élevés du sud, connus sous le nom de collines de Patton. Il laisse la vallée au ruisseau McCormack, près de Port Philip, et poursuit en ligne très directe jusque sur le côté ouest du Port de Pugwash.

Si l'on croyait ultérieurement expédient de prolonger la ligne jusqu'à Wallace, il deviendrait nécessaire de construire un pont tournant dispendieux sur la rivière Pugwash, dans le voisinage de la ville de Pugwash.

On pourrait choisir une autre ligne d'Oxford à Wallace, en passant au sud des collines de Patton, traversant la rivière Pugwash, près de la tête de la marée, puis jusqu'à Wallace, par un court embranchement jusqu'à Pugwash.

Les travaux sur la ligne projetée sont généralement difficiles, à l'exception d'une distance de cinq milles qui sont faciles à construire. La ligne traverse plusieurs ravins profonds qui nécessiteront un nombre considérable de travaux, ce qui présentent des objections. Il est probable que la ligne recommandée, au sud des collines de Patton, serait plus favorable.

Le devis indique que les frais probables de construction par mille seraient de $10,400. Le coût total du chemin de fer, y compris un quai à Pugwash, serait de $199,410.

CHEMIN DE FER DU CAP TRAVERSE A COUNTY LINE.

Ce tracé a pour but de relier le quai du cap Traverse au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard à la station de County Line.

Un peu après avoir quitté le quai, le tracé prend une direction nord pour tourner une haute chaîne de collines qui coure parallèlement à la côte sur une distance de plusieurs milles. Le point le moins élevé de cette chaîne, dans le voisinage du tracé, est à 148 pieds au-dessus du niveau de la mer, et on se propose de faire passer la ligne par cet endroit.

Le tracé prend ensuite une direction nord-est pour éviter des terres élevées qui se trouvent situées vers le sixième mille et pour traverser dans des conditions favorables le ruisseau Wright. Une haute chaîne de montagnes qui coure vers l'est force la ligne à prendre une direction nord-ouest pour une courte distance, elle suit ensuite une direction très droite jusqu'à la station de County line.

Les travaux sur ce tracé sont faciles, excepté dans la vallée du ruisseau Wright, et ensuite à la rivière Dunk. Trois ponts sont nécessaires; deux superstructures de 30 pieds d'ouverture, appuyées sur des tréteaux et une autre d'après le système Howe, à la rivière Dunk, ayant une ouverture de 50 pieds. Le reste des constructions est peu de chose.

Le devis indique la quantité d'ouvrage nécessaire de chaque espèce, ainsi que le nombre de stations et de voies de garage projetées.

Le coût par mille est de $8,929, et le coût total du chemin, y compris un quai au cap Traverse, est de $197.055.

Cette ligne est la plus courte et la plus économique que l'on puisse choisir pour relier le quai du cap Traverse au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. Toutes les autres lignes seraient considérablement plus dispendieuses.

J'annexe un tableau indiquant les distances par les différentes routes d'Halifax à Charlottetown et de Saint-Jean à Charlottetown, ainsi que les distances par chemin de fer et par eau, et le temps approximatif que prendront ces voyages.

TABLEAU des distances et du temps de Halifax à Charlottetown, et de Saint-Jean à Charlottetown,

Stations. De	Stations. À	Chemin de fer. — Milles.	Eau. — Milles.	Total. — Milles.	Temps.
					H. M.
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax	Pictou	113		113	5 10
Pictou	Georgetown		43¾	43¾	3 45
Georgetown	Charlottetown	46		46	3 00
		159	43¾	202¾	11 55
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax	Pictou	113		113	5 10
Pictou	Charlottetown		50	50	4 30
		113	50	163	9 40
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax	Thomson	103		103	4 18
Thomson	Wallace	19		19	0 52
Wallace	Charlottetown		37	37	3 25
		122	37	159	8 35
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax	Thomson	103		103	4 18
Thomson	Pugwash	15½		15½	0 42
Pugwash	Charlottetown		42¾	42¾	3 45
		118½	42¾	161¼	8 45
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax	Pugwash	118½		118½	5 00
Pugwash	Victoria		27	27	2 25
Victoria	Charlottetown	43¾		43¾	2 49
		162¼	27	189¼	10 14
Halifax :—	Charlottetown :—				
Halifax	Amherst	138		138	5 40
Amherst	Cap Jourimain	32		32	1 30
Cap Jourimain	Cap Traverso		9½	9½	0 47
Cap Traverse	Charlottetown	43		43	2 48
		213	9½	222½	10 45
Saint-Jean :—	Charlottetown :—				
Saint-Jean	Shédiac	108		108	5 00
Shédiac	Summerside		40	40	3 30
Summerside	Charlottetown	49		49	2 35
		157	40	197	11 05
Saint-Jean :—	Charlottetown :—				
Saint-Jean	Amherst	138		138	6 00
Amherst	Cap Jourimain	32		32	1 30
Cap Jourimain	Cap Traverse		9½	9½	0 47
Cap Traverse	Charlottetown	43		43	2 48
		213	9½	222½	11 05

TABLEAU des distances et du temps, de Halifax à Charlottetown, et de Saint-Jean à Charlottetown.—*Fin.*

Stations. De	Stations. À	Chemin de fer. — Milles.	Eau. — Milles.	Total. — Milles.	Temps. H. M.
Saint-Jean :—	Charlottetown :—				
Saint-Jean	Thomson	173		173	7 54
Thomson	Pugwash	15½		15½	0 42
Pugwash	Victoria		27	27	2 25
Victoria	Charlottetown	43¾		43¾	2 49
		232¼	27	259¼	13 50
Saint-Jean :—	Charlottetown :—				
Saint-Jean	Thomson	173		173	7 54
Thomson	Pugwash	15½		15½	0 42
Pugwash	Charlottetown		42¾	42¾	3 45
		188½	42¾	231¼	12 21
Saint-Jean :—	Charlottetown :—				
Saint-Jean	Pugwash	173		173	7 54
Pugwash	Wallace	19		19	0 52
Wallace	Charlottetown		37	37	3 25
		192	37	229	12 11

Le tableau ci-dessus indique les distances les plus courtes, et le temps le plus rapide pour les voyages soit de Halifax à Chalottetown, *viâ* Wallace ou Pugwash, et de Saint-Jean à Charlottetown *viâ* Shédiac ou le cap Traverse.

Mais la route la plus commode pour les cités d'Halifax et de Saint-Jean est par chemin de fer jusqu'à Wallace ou Pugwash, et par bateau à vapeur jusqu'à Charlottetown.

Si l'on choisit la route *viâ* le cap Traverse, le voyage durera une heure de plus entre Saint-Jean et Charlottetown, et de là jusqu'à Halifax que par la route de Pugwash ou de Wallace; mais les correspondances par la route du cap Traverse seraient plus sûres à cause de la courte traversée par mer, 9½ milles.

D'après les arrangements ordinaires d'été, il y a une perte de temps de trois heures dans le voyage de Saint-Jean à Charlottetown; on sauverait ce retard et les malles seraient délivrées à Charlottetown douze heures plus tôt par la construction de la route *viâ* le cap Traverse.

Cette route est aussi la seule qui convienne à la traversée d'hiver par les canots jusqu'à l'Ile du Prince-Edouard. La route la plus convenable pour le steamer *Northern Light* paraîtrait être entre Pictou et Georgetown, et il est possible que la meilleure après celle-là est celle de Pugwash à Victoria, près de Crapaud.

Un chemin de fer de Victoria à la station de la County Line, sur l'Ile du Prince-Edouard, aurait environ douze milles, mais sa construction serait assez dispendieuse, attendu que le pays que parcourrait cette ligne est montueux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY A. F. MACLEOD,
I. C.

A F. BRAUN, écr., secrétaire,
Ministère des travaux publics.

QUESTIONS A POSER AU SUJET DU PASSAGE ENTRE LE CAP TRAVERSE ET LE CAP TORMENTINE EN HIVER.

1. Où demeurez-vous ?

2. Depuis combien de temps ?

3. Avez-vous beaucoup d'expérience relativement au passage entre les caps en hiver ?

4. Dites quel est, suivant vous, l'endroit, du côté de l'Ile du Prince-Edouard, le plus propice au passage du détroit en hiver ?

5. Dites sur quoi vous basez votre opinion ?

6. Quel est, suivant vous, l'endroit, du côté de la terre ferme, le plus propice au passage du détroit en hiver ?

7. Dites sur quoi vous basez votre opinion ?

8. Jusqu'à quelle distance s'étend la glace de bordage au large du cap Traverse et de la pointe Carlton ?

9. A quelle époque, généralement, cette glace se forme-t-elle, et quand se brise-t-elle ?

10. Jusqu'à quelle distance s'étend la glace de bordage au large du cap Jourimain et du cap Tormentine ?

11. A quelle époque, généralement, cette glace se forme-t-elle, et quand se brise-t-elle ?

12. Selon vous quel tirant d'eau devrait avoir un bateau pour être le plus propre à la navigation du détroit en hiver comme en été ?

13. Des ouvertures pratiquées dans la glace de bordage des deux côtés du détroit pourraient-elles être de quelque utilité au steamer; ces ouvertures de mouillage pourraient-elles se pratiquer aisément; le steamer serait-il aussi en sûreté aux caps que vis-à-vis Georgetown ?

14. Quel est l'effet des grands vents sur la glace flottante dans les marées ?

15. En définitive quel est le cours de la glace; quelle est la direction ordinaire du vent en hiver ?

16. A quels endroits des deux rives le steamer toucherait-il la rive de l'un et de l'autre côté avec un vent de l'ouest, et à quels endroits avec un vent de l'est ?

17. Un steamer pourrait-il passer le détroit en temps véritablement froids ; si non, à quelle date pourrait-il commencer et à quelle date serait-il forcé d'abandonner ses courses ?

18. Les canots pourraient-ils reprendre le service aussitôt que le steamer l'aurait abandonné ?

19. Le steamer pourrait-il faire le passage avec plus de sûreté entre quelque point de l'Ile du Prince-Edouard se trouvant entre le cap Traverse et Crapaud, et quelque endroit de la terre ferme entre le cap Tormentine et Pugwash, qu'il ne pourrait le faire entre les caps ?

20. A quel endroit la glace se porte-t-elle avec le plus de violence du côté de l'Ile du Prince-Edouard ?

21. A quel endroit la glace se porte-t-elle avec le plus de violence du côté du Nouveau-Brunswick ?

22. Quelle est l'épaisseur ordinaire de la glace dans le détroit ?

23. A votre connaissance la glace a-t-elle jamais échoué en plein chenal ?

24. Quelle est la glace la plus propice au service des canots; quel est le plus grand obstacle à ce service; considérez-vous qu'une grande étendue d'eau libre soit un obstacle ?

25. Y a-t-il quelque endroit où la glace se sépare et permette au steamer de passer d'un côté à l'autre en eau libre ? La chose a-t-elle lieu en quelque endroit à intervalles réguliers ?

26. Le service actuel des canots peut-il être aucunement amélioré ? S'il le peut, dites comment. De hautes tours construites de chaque côté surmontées de feux et de boules sémaphoriques seraient-elles de quelque utilité ? Que diriez-vous de remises chauffées pour les canots ? Deux petits remorqueurs, un chaque côté du détroit, serviraient-ils à quelque chose ?

27. Est-il difficile de débarquer les passagers sur la glace de bordage?

28. Où sont les meilleurs mouillages de chaque côté? Est-il aisé de s'y tenir en place?

29. Un quai, d'un côté ou de l'autre, pourrait-il être de quelque utilité au passage du détroit en hiver?

30. Combien coûte ordinairement un voyage? Combien de temps prend le passage?

31. Quel est le prix demandé aux passagers?

32. Où et quand le premier câble a-t-il été posé du côté de l'Ile du Prince-Edouard?

33. Pourquoi n'a-t-il pas pu fonctionner?

34. Où et quand le câble actuel a-t-il été posé du côté de l'Ile du Prince Edouard?

35. Comment a-t-on réussi à le poser?

36. Où et quand les premiers câbles ont-ils été posés du côté de la terre ferme?

37. Pourquoi ces câbles n'ont-ils pas pu fonctionner?

38. Où et quand le câble actuel a-t-il été posé sur la terre ferme?

39. Quel succès a-t-on eu avec ce câble?

40. Avez-vous jamais passé le détroit sur le steamer *Northen Light*?

41. Dites quelle a été la nature des voyages?

RÉPONSE AUX QUESTIONS POSÉES AU SUJET DU PASSAGE ENTRE LE CAP TRAVERSE ET LE CAP TORMENTINE EN HIVER.

Cap Tormentine, 10 octobre 1878.

Thomas Allen.

1. Je demeure dans une des îles Jourimain.

2. J'y ai passé toute ma vie; et j'ai maintenant 59 ans.

3. Toute ma vie je me suis occupé du passage entre ces caps; j'ai fait le service de la malle anglaise pendant un certain temps, et j'ai fait partie d'équipages de canots d'hiver; depuis vingt ans je fais le service des canots d'hiver, je leur porte et j'en rapporte les malles, et je prends soin de celles-ci.

4. Entre Amherst Head et le cap Traverse.

5. Jusqu'à l'eau, la glace de bordage est plane, très praticable pour les chevaux; somme toute l'embarquement et le débarquement y sont aisés. C'est aussi le point le plus rapproché de l'autre rive.

6. Sur l'île Jourimain, à Money Point, ou entre le phare et le cap Jourimain.

7. Plus au sud l'on rencontre les courants de la Baie Verte, qui emportent les canots dans le détroit, et généralement loin; la distance est plus grande au sud. Au nord l'embarquement est plus facile, et la distance est moindre entre les deux rives. Tous les autres endroits ont été essayés par les canots, mais ont été abandonnés pour celui-ci, qui a la préférence depuis cinquante ans.

8. Un quart de mille ou un demi-mille.

9. Elle se forme du 10 au 20 décembre; les vents de l'ouest règnent alors et font arrêter la glace flottante sur les battures et la glace se forme sur la rive; elle se brise vers le 15 ou le 30 avril et plus tard si la saison est tardive; il est rare que la glace de bordage parte pendant cet intervalle.

10. Vis-à-vis le cap Jourimain, à environ un mille, quelquefois plus si l'hiver est rigoureux: en face du cap Tormentine elle s'étend jusqu'à environ un mille et demi.

11. La glace de bordage se forme du 20 au 31 décembre; si la saison est douce, elle retarde; la glace flottante s'arrête sur le récif qui gît à $1\frac{1}{2}$ mille au nord du cap Jourimain et sous le récif vis-à-vis le phare, et la glace vive se forme alors entre ces banquises et la rive; cette glace fond généralement entre le 1er et le 15 avril, et quand viennent les grandes mers du printemps quelque gros vent de l'ouest ou du sud-ouest dégagent les récifs et tout est libre.

12. Le meilleur navire possible serait un vapeur à hélice tirant de 8 à 10 pieds d'eau.

13. Une ouverture pratiquée dans la glace pourrait très-bien abriter le steamer, et pourrait être entretenue: en certains endroits la glace de bordage n'est que de 12 à 18 pouces d'épaisseur, et il serait facile d'y pratiquer des abris; je ne me suis pas trouvé dans les glaces en face de Georgetown.

14. Les grands vents arrêtent le mouvement de la glace dans les marées; si le vent continue dans la même direction la glace lui obéira sans interruption jusqu'à ce que le vent tombe.

15. Vers le sud-est; des embarcations ont été emportées au sud-est par les glaces; les vents régnants sont le vent d'ouest et le vent de nord-ouest.

16. Si le détroit n'est pas libre le steamer ne pourra pas se rendre à la glace de bordage si le vent souffle vers la glace de bordage; la glace de bordage se forme en ligne entre les pointes et n'offre aucun abri.

17. Aucun steamer ne pourra passer le détroit en temps très-froid; il pourra commencer son service vers le milieu de mars, entre les glaces de bordages, et sera probablement forcé de l'abandonner à la fin de décembre.

18. Les canots pourraient reprendre le service immédiatement.

19. Il n'y a pas d'endroit où le steamer peut passer le détroit en plus de sûreté qu'entre les caps; la distance y est bien moindre et les glaces flottantes bien moins abondantes.

20. A Carleton Head. Elle se porte avec un peu moins de force vis-à-vis Amherst Head.

21. Sur le récif gisant à $1\frac{1}{2}$ mille au large du cap Jourimain, et sur le récif vis-à-vis le phare, la glace s'entasse à une grande hauteur; le vent d'est-sud-est porte les lourdes glaces en arrière des récifs du cap Tormentine et l'échoue près du rivage vis-à-vis le cap Tormentine.

22. De deux à vingt pieds.

23. Je ne l'ai jamais vu échouée en plein chenal.

24. La glace formée quand il y a un peu de neige et par un grand froid; la glace qui offre d'étroits passages d'eau libre. Les glaces flottantes brisées constituent l'obstacle le plus sérieux; elles se tassent sur une épaisseur de deux à quatre pieds. Une grande étendue d'eau lorsqu'il fait du vent, est un obstacle, et ne peut être traversée par les canots d'hiver.

25. Je ne sais aucun endroit où la place se sépare à intervalles aucunement réguliers.

26. Oui. On pourrait faciliter le service en bâtissant des canots propres aux différentes espèces de passage, soit dans les temps de neiges épaisses, soit à travers les glaces lourdes et âpres, la glace brisée, ou la glace fine. Des tours, avec feux et boules sémaphoriques seraient d'une grande utilité. Il n'y a rien dont le besoin se fasse plus sentir que de remises avec des poëles. Deux petits remorqueurs, un de chaque côté du passage, dans des abris pratiqués au bord de la glace de bordage, seraient utiles. Avec ces améliorations il serait possible d'entretenir une correspondance quotidienne entre l'île et la terre ferme.

27. Il n'y a aucune difficulté à débarquer les passagers sur la glace.

28. Le meilleur mouillage est vis-à-vis l'anse du cap Traverse. Il est facile de s'y maintenir. Du côté du Nouveau-Brunswick le mouillage est bon, mais il faut aller chercher un abri à cinq milles.

29. Non.

30. Le voyage complet, aller et retour, coûte de $20 à $40. Le passage prend de 3 à 5 heures.

31. Deux piastres par tête.

32. Près d'Amherst Head.

33. La glace sur le récif les brisait.

34. Près de la maison de Mulcart.

35. On n'a pas eu de difficulté.

36. A Money Point et à Moth's Point.

37. La glace sur le récif le brisait.
38. Au sud de Moth's Point.
39. Il a été brisé depuis.

THOMAS ALLEN.

BAYFIELD, 11 octobre 1878.

SMITH MCGLASHURG et DAVID MILLS.

1. Nous demeurons à Bayfield, cap Tormentine.
2. Smith McGlashurg a toujours demeuré là. David Williams, depuis 9 ans.
3. Nous avons beaucoup d'expérience relativement au passage du détroit en hiver. Smith McGlashurg a fait le passage pendant quinze ans et David Williams pendant huit ans.
4. Entre Carlton Point et Amherst Head. Nous débarquons à Newsomes, entre ces deux endroits.
5. C'est le meilleur endroit pour débarquer ; c'est aussi le meilleur pour repartir ; et la glace est plane. Ce point de départ est plus propice sous le rapport des marées. On y rencontre plus souvent des passages libres.
6. Vis-à-vis chez Tom Allen, sur l'île Jourimain.
7. C'est le point le plus rapproché. La glace y est âpre sur les récifs, mais plane vers la rive. L'endroit est meilleur que Rocky Cape, ou en amont vers l'anse Peacock.
8. Au cap Traverse, d'un quart de mille à un demi-mille ; à Carlton Point à environ un huitième de mille.
9. Elle se forme vers le 1er janvier et part vers le 1er avril.
10. Vis-à-vis le cap Jourimain, d'un demi-mille à un mille ; vis-à-vis le cap Tormentine, quelquefois il ne s'en forme pas du tout et quelquefois elle s'étend jusqu'à un huitième de mille.
11. Elle se forme du 1er au 15 janvier. Elle se brise vers le 1er avril.
12. Pour la navigation d'hiver, 9 pieds ; pour celle d'été, 7 pieds.
13. Des ouvertures pratiquées dans la glace de bordage seraient complètement inutiles, parce que de grandes glaces flottantes s'unissent quelquefois à la glace des bordages, et y restent fixés pendant des semaines, quelques fois même ils emportent une partie de la glace de bordage avec eux. La glace de bordage a en général d'épais rebords, de sorte qu'on ne peut facilement couper les ouvertures. Le steamer ne serait pas aussi en sûreté à la hauteur des caps que vis-à-vis Georgetown ; mais il serait aussi en sûreté que vis-à-vis Pictou.
14. Les grands vents arrêteront beaucoup la glace. Un fort vent du nord-ouest pousserait la glace contre le courant ; mais un fort vent du sud-est ne peut qu'arrêter la glace et laisser l'eau libre.
15. Dans le sud-est le vent qui domine en hiver est le vent du nord-ouest, en été c'est celui du sud-ouest.
16. La glace serait entassée solidement sur la glace de bordage, et le steamer ne pourrait pas approcher du tout.
17. Aucun steamer ne pourrait traverser le détroit en temps très-froids. Il pourrait commencer ses courses vers le milieu de mars, et serait forcé de les abandonner vers le jour de l'an.
18. Ils pourraient commencer alors.
19. Il n'y a pas de meilleur endroit qu'à l'est du cap Traverse ; vis-à-vis le cap Tormentine il y aurait plus d'eau libre ; vis-à-vis Pugwash, l'eau est très-peu profonde et la distance est très-grande.
20. A Carleton Point.
21. Sur le récif gisant à environ un mille au large du cap Jourimain.
22. La glace flottante a 2 à 3 pieds d'épaisseur. Les banquises de 20 à 30 pieds.
23. Non.
24. La glace sans neige, et offrant d'étroits passages d'eau libre. Les glaces flottantes brisées constituent l'obstacle le plus sérieux ; une trop grande étendue d'eau lorsqu'il fait un gros vent.

25. Il n'y a pas d'endroit semblable.

26. Il peut être grandement amélioré. On devrait construire des bateaux plus grands pour contenir six hommes; ils pourraient traverser des eaux plus agitées, et se tirer plus facilement sur la glace. Un des associés ayant le contrat devrait résider sur la côte du Nouveau-Brunswick. De hautes tours avec feux et boules sémaphoriques seraient d'une grande utilité. Il n'y a rien dont le besoin se fasse plus sentir que de remises avec des poëles. Les petits remorqueurs ne pourraient pas être gardés en sûreté.

27. Le débarquement doit quelques fois s'opérer d'une manière très-rapide.

28. Entre Amherst Head et le cap Traverse de même qu'entre le phare et le cap Rockey, le mouillage est bon.

29. Non.

30. De $18 à $20. Le passage prend en moyenne à peu près 4½ heures.

31. $2.

32. Carleton Head.

33. La glace le briserait sur le récif.

34. Près de la maison de Muttart, il y a quatre ans.

35. Il fonctionne bien.

36. En amont de la ferme de Tom Allen et à Moth Point.

37. La glace sur les récifs les brisait.

38. En aval de Moth Point, il y a environ 4 ans.

39. Il a été brisé une fois par la glace sur les récifs.

40. David Williams était dans le bateau, matelot à bord du *Northern Light* pendant toute la première saison où il a navigué.

41. Les passages ont duré depuis une journée jusqu'à une semaine. Je l'ai vu bien serré par les glaces; ses côtés ont été enfoncés.

T. SMITH McGLAHURG,
DAVID WILLIAMS.

PUGWASH, 1er novembre 1878.

Q. Quel est votre nom?—James Seaman.

Q. Où demeurez-vous?—A la Pointe Seaman, Pugwash.

Q. Depuis combien de temps y demeurez-vous?—Depuis cinquante-cinq ans.

Q. Quelle est votre occupation?—Pilote et fermier. J'ai été pilote pendant soixante ans.

Q. Avez-vous eu de l'expérience relativement au passage entre la terre ferme et l'Ile du Prince-Edouard, en hiver?—Je n'ai jamais traversé en hiver.

Q. Quel est le meilleur endroit pour traverser avec des canots sur la glace?—Entre les caps Tormentine et Traverse.

Q. Sur quoi basez-vous votre opinion?—C'est le passage le plus étroit et le meilleur pour l'hiver et pour l'été.

Q. A quelle distance de la Pointe Seaman la glace de bordage se forme-t-elle?—A environ un demi-mille ou un mille.

Q. L'eau est-elle profonde à l'extrémité de la glace de bordage?—A un mille et demi, il y a trois brasses d'eau à marée basse.

Q. A quelle époque généralement la glace se forme-t-elle et quand se brise-elle?—Elle se forme entre Noël et le jour de l'An, et se brise de bonne heure en avril.

Q. Quel tirant d'eau devrait avoir un steamer pour être plus propre à la navigation du détroit en hiver comme en été?—Il devrait tirer de 9 à 10 pieds, et être très-puissant. Il y a douze pieds d'eau sur la barre du port de Pugwash à marée basse le printemps.

Q. Des ouvertures pratiquées dans la glace seraient-elles utiles au steamer—pourraient-elles se pratiquer aisément?—Ces ouvertures seraient sujettes à être remplies par les glaces flottante, qui s'attachent à la glace de bordage. Cette dernière glace a deux pieds d'épaisseur.

Q. La glace pourrait-elle remonter avec la marée contre un grand vent ?—Non, elle ne le pourrait pas.

Q. En définitive, quel est le cours de la glace; et quelle est la direction ordinaire du vent en hiver ?—Vers l'est. Le vent ordinaire en hiver est celui du nord, et nord-ouest.

Q. Avec du vent sur la glace de bordage, un steamer pourrait-il approcher pour débarquer ses passagers ?—Il pourrait les débarquer ici mieux qu'à Pictou, parce que la glace ne serait pas épaisse ici.

Q. Un steamer pourrait-il passer le détroit en temps véritablement froids, si non, à quelle date pourrait-il commencer et à quelle date serait-il forcé d'abandonner ses courses ?—Non ; il ne pourrait pas traverser, ce ne serait pas prudent ; il pourrait traverser jusque vers le 15 décembre et commencer vers le 10 avril.

Q. Pourrait-on se servir de canots entre Pugwash et Crapaud ?—Non, la distance est trop grande pour s'en servir en sûreté.

Q. En quel endroit la glace se porte-t-elle avec le plus de violence ?—Sur le récif situé au nord-est du phare ; la glace s'y entasse sur une grande hauteur jusqu'au rivage.

Q. Y a-t-il quelque endroit où la glace se sépare et permette au steamer de passer d'un côté à l'autre en eau libre, à intervalles réguliers ?—Je n'en connais pas ; la chose est due aux vents et la glace se meut en bloc.

Q. Où se trouve le meilleur mouillage à Pugwash ?—Les petits navires peuvent jeter l'ancre à n'importe quel endroit dans le chenal, les gros navires près du phare.

Q. Un quai serait-il de quelque utilité en hiver ?—Il ne serait d'aucune utilité quelconque. L'extrémité en serait couverte de glace.

Q. Quel est, dans votre opinion, le meilleur moyen de traverser le détroit en hiver ?—Par des canots entre les caps Traverse et Tormentine.

JAMES SEAMAN,
Pilote No. 1.

PUGWASH, 1er novembre 1878.

Q. Quel est votre nom ?—Angus Beaton.

Q. Où demeurez-vous ?—A Pugwash ?

Q. Depuis combien de temps y demeurez-vous ?—Depuis environ 49 ans.

Q. Quelle est votre occupation ?—J'ai navigué pendant 32 ans sur mer, et j'ai été pilote depuis 4 ans.

Q. Avez-vous de l'expérience relativement au passage entre la terre ferme et l'Ile du Prince-Edouard en hiver ?—Je n'ai jamais traversé en hiver.

Q. Quel endroit considérez-vous le plus propice au passage du détroit en hiver au moyen de canots ?—Entre les caps Tormentine et Traverse.

Q. Sur quoi basez-vous votre opinion ?—Parce que c'est le passage le plus étroit entre les deux rives.

Q. A quelle distance la glace de bordage se forme-t-elle vis-à-vis la pointe Seaman ?—D'un demi à trois quarts de mille.

Q. L'eau est-elle profonde à l'extrémité de la glace de bordage ?—Environ cinq brasses.

Q. A quelle époque, généralement, cette glace se forme-t-elle et quand se brise-t-elle ?—Elle se forme vers le milieu de décembre, et se brise vers le milieu d'avril.

Q. Quel tirant d'eau devrait avoir un bateau pour être le plus propre à la navigation du détroit en hiver comme en été ?—En hiver il faudrait un bateau tirant 17 pieds, et en été, de 12 à 8 pieds.

Q. Des ouvertures pratiquées dans la glace de bordage pourraient-elles être de quelque utilité au steamer ; ces ouvertures de mouillage pourraient-elles se pratiquer aisément ?—Oui, elles le seraient ; le steamer pourrait les pratiquer lui-même ; les glaces flottantes ne restent pas longtemps attachées à la glace de bordage ; un changement de vent les emporte. La glace de bordage a rarement plus d'un pied d'épaisseur.

Q. La glace remonterait-elle avec la marée contre un fort vent ?—Non.

Q. En définitive quel est le cours de la glace ?—Elle se dirige vers l'est. Le courant qui l'emporte de ce côté est plus fort que celui qui l'emporte vers l'ouest.

Q. Quelle est la direction ordinaire du vent en hiver ?—Le vent qui domine est celui du nord-ouest ?

Q. Un steamer pourrait-il approcher de la glace de bordage pour y débarquer ses passagers lorsqu'il y aurait du vent ?—Cela dépendrait de la quantité de glace dans le détroit. La position de la glace dépend entièrement du vent. Dans un fort vent d'ouest l'eau est libre de glace vis-à-vis la baie Verte, ou entre le cap Tormentine et Pugwash ; entre les caps il y a presque constamment de la glace.

Q. Un steamer pourrait-il passer le détroit en temps véritablement froid ; si non, à quelle date pourrait-il commencer et à quelle époque serait-il forcé d'abandonner ses courses ?—Cela dépend de la saison ; il le pourrait quelques fois, et d'autres il serait obligé d'arrêter. Il pourrait commencer ses courses vers le 20 avril, et serait peut-être obligé de les abandonner au commencement de février ; dans mon opinion, il pourrait traverser plus facilement là qu'entre Pictou et Georgetown.

Q. Pourrait-on se servir de canots entre Pugwash et Crapaud ?—Non. La distance est trop grande.

Q. A quel endroit la glace s'entasse-t-elle le plus ?—Sur le récif qui git au nord-est du phare.

Q. Où se trouve le meilleur mouillage ?—A un demi-mille en dedans du phare de la pointe située au nord-est.

Q. Un quai serait-il utile en hiver ?—Non, il n'y serait d'aucune utilité.

Q. Quelle serait à votre avis la meilleure manière de traverser le détroit en hiver ?—Par des canots entre les caps, afin de le faire d'une manière sûre et régulière.

ANGUS BEATON.

PUGWASH, 1er novembre 1878.

Q. Quel est votre nom ?—Jesse C. Black.

Q. Où demeurez-vous ?—A Pugwash.

Q. Depuis combien de temps y demeurez-vous ?—Depuis 14 ans.

Q. Quelle est votre occupation ?—Fermier ; la ferme est sur un terrain élevé, ayant une bonne vue sur le détroit jusqu'à l'île.

Q. Avez-vous de l'expérience relativement au passage entre la terre ferme et l'Ile du Prince-Edouard sur la glace ?—Oui, j'ai traversé six fois ; je demeurais autrefois sur l'île.

Q. Quel est l'endroit le plus propice pour traverser sur la glace avec des canots ? —Entre les caps Traverse et Tormentine.

Q. Dites sur quoi vous basez votre opinion ?—La glace y est meilleure et plus solide, et la distance plus courte ; à marée haute il semble n'y avoir aucun courant ; j'en parle par expérience.

Q. Jusqu'à quelle distance s'étend la glace de bordage vis-à-vis Seaman's point ? —Jusqu'à un quart de mille environ.

Q. A quelle époque généralement cette glace se forme-t-elle et quand se brise-t-elle ?—Elle se forme vers le 1er janvier et se brise vers le 1er avril.

Q. Quel tirant d'eau devrait avoir un steamer pour être de plus propre à la navigation du détroit en hiver comme en été ?—Un steamer tirant 10 d'eau.

Q. Des ouvertures pratiquées dans la glace seraient-elles de quelque utilité au steamer ?—Elles le serait. Le steamer pourrait les tenir ouvertes, s'il y venait souvent.

Q. Ces ouvertures de mouillage pourraient-elles se pratiquer aisément ?—Les glace flottantes ne resteraient pas longtemps contre la glace de bordage.

Q. La glace pourrait-elle remonter avec la marée contre un fort vent ?—Non, elle ne pourrait pas remonter contre le vent.

Q. En définitive, quel est le cours de la glace, et quelle est la direction ordinaire du vent en hiver?—Je ne puis dire quel est en définitive le cours de la glace. La direction ordinaire du vent en hiver est nord-ouest.

Q. Un steamer pourrait-il approcher de la glace de bordage pour y débarquer ses passagers lorsqu'il y aurait du vent?—Il pourrait le faire à Pugwash; je ne puis dire s'il pourrait le faire du côté de l'île.

Q. Un steamer pourrait-il passer le détroit en temps véritablement froid?—Il pourrait naviguer dans les environs de Pugwash, mais je ne puis dire s'il pourrait traverser jusqu'à l'île.

Q. Pourrait-on se servir de canots entre Pugwash et Crapaud?—Non, il y a trop d'eau libre.

Q. A quel endroit la glace se porte-t-elle avec le plus de violence?—Sur le récif qui git au nord-est du phare.

Q. Y a-t-il quelque endroit où la glace se sépare et permette au steamer de passer d'un côté à l'autre en eau libre?—Je ne connais aucun endroit où la chose se fasse d'une manière régulière.

Q. Un quai pourrait-il être de quelque utilité en hiver?—Non.

Q. Quelle est, dans votre opinion, la meilleure manière de traverser le détroit en hiver?—Par des canots entre le caps, en perfectionnant ce service autant que possible.

JESSE C. BLACK.

John J. Seaman, ayant lu les réponses faites par son père James Seaman, partage ses opinions excepté sur les points suivants:—

1. Le tirant d'eau d'un steamer faisant le service d'hiver devrait être de 12 à 14 pieds.

2. L'eau sur la barre, du port de Pugwash, a 14 pieds de profondeur à marée basse le printemps.

3. La glace de bordage a un pied d'épaisseur en dehors du port.

4. Le steamer pourrait naviguer jusqu'au milieu de janvier et recommencer vers le milieu de février.

A été un pilote commissionné pendant trente ans.

JOHN SEAMAN,
Pilote No. 2.

Cap Traverse, 11 novembre 1878.

Arthur Irving et Lewis Muttart:—

1. Demeurent tous deux au cap Traverse.

2. Arthur Irving depuis l'âge de 5 ans, Lewis Muttart y est né, et y a toujours démeuré depuis.

3. Tous deux ont beaucoup d'expérience,—A. Irving, 39 ans, et L. Muttart a piloté des navires depuis 25 ans, mais connaît parfaitement cette traversée depuis 40 ans.

5. Parce que la glace reste plus longtemps ici. Parce que le vent ordinaire étant nord-ouest, il est plus facile d'aborder ici. La glace est plus unie ici pour conduire les chevaux jusqu'à la glace de bordage. Elle arrive en glace flottante brisée et se forme d'une manière plus unie qu'à l'ouest de Carleton. La distance est plus courte jusqu'à la terre ferme.

6. Entre le cap Jourimain et le phare de l'île Jourimain. De fait, c'est le seul endroit de débarquement pratique.

7. La glace de bordage se forme plus au large, et est plus proche de l'île, ou vis-à-vis en ligne plus directe.

8. A l'est de l'île, se trouve beaucoup de glace flottante brisée, et la glace de bordage ne se forme pas avant février. Elle se forme alors très raboteuse, de sorte

que les chevaux ne peuvent y passer. Nous n'y débarquons jamais, excepté lorsque nous ne pouvons faire autrement. A l'ouest de l'île, la glace est un peu meilleure, mais la distance est plus grande à l'est de l'île, il y a plus de remous et la marée de la baie Verte peut emporter les bateaux à un quart de mille dans le détroit.

9. Elle se forme vers le milieu de décembre et se brise vers le milieu d'avril.

10. A environ un mille au large du cap Jourimain et un mille et demi au large du cap Tormentine.

11. Elle se forme vis-à-vis le cap Jourimain vers le milieu de décembre et vis-à-vis le cap Tormentine vers le premier février. Elle se brise au large du cap Jourimain vers le milieu d'avril et au large du cap Tormentine vers le premier avril.

12. Un steamer à hélice tirant de 8 à 10 pieds d'eau.

13. Oui, ces ouvertures seraient utiles. On éprouverait quelques difficultés à les couper, surtout du côté de la terre ferme, attendu que la glace est épaisse sur les bordages. Il n'y aurait aucun danger de voir ces ouvertures bloquées par des glaces flottantes brisées pendant longtemps. L'endroit le plus facile pour y pratiquer une ouverture du côté de la terre ferme serait vis-à-vis le cap Jourimain. Le steamer y serait aussi en sûreté que vis-à-vis Georgetown. La profondeur de l'eau à l'extrémité de la glace de bordage serait d'environ six brasses du côté de l'île, et de trois brasses du côté de la terre ferme.

14. Un fort vent tiendrait la glace contre la marée, et la rendrait presque stationnaire. Une forte bourrasque du nord-ouest pousserait la glace vers le sud-est tant qu'elle ne se modérerait pas.

15. Vers le sud-est. Le vent ordinaire est celui du nord-ouest, et quelques fois celui de l'ouest. Il y a généralement beaucoup de vent en hiver.

16. Si le vent soufflait directement vers la glace du bordage, le steamer n'aurait aucune chance de débarquer ses passagers à cause des glaces flottantes dans le détroit.

17. Il ne pourrait traverser dans les hivers ordinaires. Il pourrait commencer ses courses vers le milieu de mars, et serait forcé de les abandonner vers le milieu de janvier.

18. Oui, ils pourraient commencer de suite.

19. Il n'y a pas d'endroit où le steamer pourrait traverser le détroit plus facilement qu'entre les caps. Un vent du nord-est amoncellait vers Pugwash la glace du nord.

20. Au nord de la pointe Carleton.

21. Sur le récif près du phare.

22. De 1 à 20 pieds.

23. Jamais.

24. De la glace mêlée de neige. La glace flottante brisée est le plus sérieux obstacle; l'eau libre avec un fort vent est aussi un obstable.

25. Je ne connais pas d'endroit semblable.

26. Oui on peut l'améliorer. On ne devrait pas traverser avec moins de deux canots naviguant ensemble. On devrait avoir des canots de différent genre pour traverser les différentes espèces de glace. De hautes tours avec feux et boules sémaphoriques seraient très utiles. Il n'y a rien dont le besoin se fasse plus sentir que des remises avec poëles et employés, qui éviteraient plus d'un voyage. Cinq remorqueurs seraient très utiles et assureraient d'une manière presque certaine une correspondance quotidienne entre l'île et la terre ferme.

27. Non. Il faut beaucoup de soin et de célérité.

28. Dans l'anse du cap Traverse. Le mouillage est bon. A l'est de la pointe Moth, cap Tormentine, le mouillage est bon aussi.

29. On ne pourrait pas s'en servir.

30. Le prix du voyage est d'environ $18. Le passage prend environ cinq heures en moyenne. On traverse quelques fois en 2½ heures, et d'autres fois en 15 heures.

31. $2. Plusieurs personnes traversent gratis.

32. Entre Carleton et Amherst. En novembre 1852—et de l'anse Traverse en 1856.

33. La glace s'est entassée et a brisé le premier câble. Un second a été posé près du cap Traverse, et a été brisé par la glace.

34. Près de la maison de Lewis Muttart en 1874.

35. On a bien réussi, il ne lui est rien arrivé.

36. Vis-à-vis la pointe Money, île Jourimain, en novembre 1852. A la maison d'Allen, île Jourimain, en 1856. Et à Moth's Point, cap Tormentine, vers 1868.

37. Ils ont tous été brisés par la glace.

38. A l'est de Moth's Point, en avril 1877.

39. Il a bien réussi.

40. Arthur Irving a fait un voyage à Pictou et est revenu de Georgetown.

41. Le passage a eu lieu au commencement de janvier. Le steamer a quitté Georgetown vers 6 a. m., et est arrivé à Pictou vers 2 p. m.; il est reparti de Pictou vers 3 p. m., et est arrivé à Georgetown vers 10 heures le lendemain matin. Il n'a éprouvé aucune difficulté à traverser, la glace étant mince et peu dure. En revenant il a rencontré de la glace lourde, et a été obligé de rester en panne jusqu'au matin—il a passé à travers cinq pouces de glace flottantes brisées. Il ne peut passer qu'à travers quatre pouces de glace. Deux jours avant ce voyage, il a essayé de passer à travers de la glace du golfe de 8 à 10 pouces d'épaisseur, comme on en rencontre habituellement entre les caps Traverse et Tormentine, mais n'a pu y parvenir, et a été obligé de revenir à Georgetown.

ARTHUR IRVING.
LEWIS MUTTART.

CAP TRAVERSE, 18 novembre 1878.

PHILLIPS F. IRVING:—

1. Au cap Traverse.

2. J'y ai demeuré depuis 50 ans.

3. J'ai eu beaucoup d'expérience; j'ai été entrepreneur et associé d'entrepreneur depuis 25 ans; j'ai traversé à l'âge de 18 ans; j'ai maintenant 64 ans; j'ai aussi navigué sur mer, et j'ai été employé dans le service d'exploration de l'amirauté sous le capitaine Olibar, côte du Labrador.

4. Pour traverser avec des canots, l'anse Caruthers, à l'est de Carleton; pour l'automne et le printemps, l'anse du cap Traverse.

5. Parce que la distance est plus courte entre ces deux rives; de récif à récif, ou de glace de bordage à glace de bordage, la distance n'est que de six milles; l'atterrissage est aussi bon ici que n'importe où ailleurs; la glace de bordage est unie; le havre du cap Traverse est sûr pour les petites embarcations.

6. A la Pointe Money; à la terre de Thomas Allan; à l'île Jourimain.

7. Parce que c'est l'endroit le plus rapproché de Carleton et d'Amherst Head; la glace de bordage est bonne; quelques fois nous traçons un chemin jusqu'au bord et nous l'indiquons au moyen de *balises* ou arbustes plantés de distance en distance.

8. A un demi-mille au large de ces endroits, ou moins—disons un quart de mille.

9. Elle se forme solidement vers le 15 janvier, et se brise vers le 1er avril; ça varie suivant la saison; elle se brise quelques fois au milieu de l'hiver sous l'effet de forts vents du nord-est.

10. Au large du cap Jourimain à plus d'un mille; et au large de la pointe Moth, deux bons milles.

11. A peu près vers le même temps qu'au cap Traverse, et se brise vers la fin de mars. Elle est plus exposée à se faire emporter que la glace de bordage de l'île, vu qu'il y a un fort courant entre le récif et la rive.

12. Un steamer à hélice tirant dix pieds d'eau, pour l'hiver comme pour l'été.

13. Une ouverture ou dock des deux côtés serait nécessaire; elles pourraient être facilement pratiquées au large du quai du cap Traverse, à l'ouest de cet endroit la glace est raboteuse; au large de ce récif il y a six brasses d'eau; le steamer serait plus en sûreté à Georgetown; l'eau y est libre plus longtemps; certains hivers ce port n'est presque pas bloqué.

14. Le vent arrêterait la glace et la maintiendrait contre le courant, mais ne l'entraînerait pas.

15. Venant du nord elle descend du nord au sud-est, le vent ordinaire est ouest et nord-ouest.

16. Avec de grandes glaces flottantes le steamer ne pourrait pas attérir, parce que le vent entasse la glace avec force. Un steamer ne devrait jamais passer à travers de la glace lourde s'il peut l'éviter.

17. Non; il ne pourrait traverser régulièrement; il pourrait commencer ses courses vers le milieu de mars ou le 1er avril; il serait probablement forcé de les abandonner vers la fin de janvier.

18. Oui ; immédiatement.

19. Je ne crois pas qu'il le pourrait; la distance est beaucoup plus grande.

20. Au cap Traverse et à la pointe Carleton.

21. Sur les récifs au large de l'île Jourimain.

22. De 2 à 20 pieds.

23. Non.

24. De grandes glaces flottantes unies sans neige; les glaces flottantes brisées constituent l'obstacle le plus sérieux; une trop grande étendue d'eau lorsqu'il fait du vent est aussi un obstacle.

25. Je ne connais aucun endroit semblable; tout dépend du vent.

26. Oui; un plus grand nombre de canots devrait être employé, deux canots devraient toujours traverser de compagnie; quatre flotteurs de gutta-percha gonflé munis de bordages pour traverser les glaces flottantes brisées; des palans seraient avantageux ; des remises sous la charge de gardiens munies de poëles sont nécessaires ; elles seraient souvent utiles ; des remorqueurs rendraient de grands services.

27. C'est quelques fois difficile.

28. Au large du quai au cap Traverse, il y a un bon mouillage en dehors du courant; fond, argile dure ; à l'est du récif de Jourimain on peut mouiller partout.

29. Pas après la formation de la glace de bordage.

30. Environ $20; le passage prend de trois à douze heures; moyenne du passage de 5 à 6 heures.

PHILLIPS F. IRVING.

VICTORIA, 15 novembre 1878.

SALOMON, J. B. LAIR :

Q. Où demeurez-vous ?—A Victoria.

Q. Combien de temps y avez-vous demeuré ?—Cinq ans ; avant cela, j'ai demeuré au cap Traverse durant 13 ans, après avoir aussi vécu à Tryon, où je suis né.

Q. Quelle est votre occupation ?—Je suis officier de douane, j'ai eu le contrat pour le transport de la malle entre Etonn et Bedesque, et j'en ai été le conducteur pendant trois ans.

Q. Avez-vous fait l'expérience de la traversée jusqu'à la terre ferme en hiver, entre les caps ?—Oui, j'en ai fait l'expérience pendant quatre ans et plus comme patron et comme canotier ; pendant une partie de ce temps, j'ai fait le service de ce passage en concurrence avec d'autres personnes.

Q. Quel est le meilleur endroit pour traverser sur la glace avec des canots ?—Le meilleur endroit pour cette traversée se trouve entre la pointe Carleton et la pointe Amherst, sur l'Ile du Prince-Edouard, ainsi qu'entre Money Point et la Pointe du Phare, à la Pointe Jourimain.

Q. Sur quelle raison basez-vous cette opinion ?—C'est là que se trouvent la plus courte distance à parcourir et les endroits les plus commodes pour le débarquement. La glace est unie vis-à-vis Amherst Head ; vis-à-vis la terre de Thomas Allan, elle est inégale sur les récifs et unie ensuite jusqu'à la côte. Le sol de Amherst Head est élevé, et commande une bonne vue sur la glace.

Q. Jusqu'à quelle distance du Cap Traverse et de la Pointe Carleton, la glace des bords prend-elle ?—Jusqu'à une distance d'un quart de mille à un demi-mille. Quelquefois des bancs de glace d'un demi-mille de largeur se lient aux bordages et y restent attachés pendant un mois et plus.

Q. Jusqu'à quelle distance de Money Point et de la Pointe du Phare, la glace de bordage prend-elle ?—La glace prend jusqu'au-delà des bords du récif ; elle tient plus longtemps de ce côté-là. Il y a peu d'eau sur le récif, à marée basse.

Q. Jusqu'à quelle distance de Victoria et de Tryon, la glace de bordage prend-elle ?—Jusqu'à trois milles et demi, et elle y reste presque tout l'hiver.

Q. L'eau est-elle profonde près des glaces de bordage à Victoria ?—Je n'en sais rien, n'ayant jamais cherché à m'en assurer.

Q. A quelle époque cette glace de bordage prend-elle ordinairement vis-à-vis Victoria ?—Elle se forme à partir du milieu de décembre jusque vers le 12 janvier, et elle se brise entre le 26 mars, ou environ, et le milieu d'avril.

Q. Quel bateau serait le plus propre à la navigation durant l'hiver comme durant l'été, et quel tirant d'eau devrait-il avoir ?—Un steamer à hélice tirant 12 ou 8 pieds. Sur la barre vis-à-vis Victoria, il y a onze pieds d'eau à marée basse.

Q. Des ouvertures de mouillage coupées dans la glace de bordage seraient-elles de quelque utilité au steamer et pourrait-on les pratiquer facilement ?—Oui, de telles ouvertures seraient utiles ; mais on aurait aussi à couper la glace quelquefois pour dégager le steamer. Ces ouvertures seraient assez difficiles à pratiquer, attendu que près du courant de l'eau la glace s'épaissit, s'amoncelle sur les bordages et s'entasse en dessous.

Q. La glace peut-elle remonter avec la marée contre un grand vent ?—La marche des glaces ne peut être arrêtée que par un vent extraordinairement fort. J'ai vu cependant la glace entraînée par des vents très forts dans une même direction pendant plusieurs marées consécutives.

Q. Quelle direction les glaces suivent-elles définitivement, et quelle est la direction ordinaire du vent pendant l'hiver ?—Les glaces se dirigent vers l'est et le sud ; le vent dominant est ouest et nord-ouest.

Q. Un steamer pourrait-il s'approcher de la glace de bordage pour débarquer des passagers si le vent soufflait du côté de la glace ?—Oui, mais il ne le pourrait pas si le vent soufflait obliquement sur la glace.

Q. Un steamer pourrait-il faire la traversée pendant les grands froids ; et s'il ne le pouvait pas, à quelle époque serait-il possible de commencer habituellement ce ser-

vice, et quand serait-on forcé de le suspendre?—Je ne crois pas que l'on puisse construire un steamer qui soit capable de faire cette traversée durant les grands froids. On pourrait commencer le service entre le 1er et le 10 mars, mais il faudrait l'interrompre entre le 25 janvier et le 1er février. Les plus grands froids ont lieu avant le 12 février; après cette date, le temps le plus dur de l'hiver se trouve passé.

Q. Pourrait-on se servir de canots pour la traversée entre Victoria et Pugwash?—Non, la distance est trop grande pour que ce mode de traversée puisse être sûr.

Q. A quel endroit la glace s'accumule-t-elle avec le plus de violence?—Vis-à-vis la partie sud-ouest de la batture Tryon; il y a là une pointe qui n'apparaît pas sur les cartes de Bayfield. On devrait faire le relevé de cette pointe et l'indiquer sur les cartes, car ce n'est rien moins qu'un récif et une barre de sable qui se trouvent justement sur la route de tous les navires.

Q. A quel endroit est-il le plus probable que la glace puisse se rompre et laisser la mer libre pour permettre aux steamers de traverser d'une côte à l'autre avec quelque régularité?—Je ne connais aucun tel endroit; ayant transporté la malle ainsi que je l'ai dit plus haut, j'ai cependant remarqué les endroits où l'on trouve le plus d'espace libre. Aux endroits où se trouvent des amas de glace brisée avec des bancs de glace unie dans leur voisinage, il y a souvent des espaces libres que fait la marée en se retirant. Ceci arrive aussi fréquemment entre le cap Traverse et Sea Cow-Head qu'à aucun autre point du détroit entre l'île St. Pierre et Sea Cow-Head. Les mouvements de la glace dépendent beaucoup de la direction et de la force du vent.

Q. Où se trouve le meilleur mouillage à Victoria?—Il y a dans le bassin un excellent mouillage pour des navires de 300 tonneaux; il y a 12 goëlettes actuellement mouillées dans ce bassin, qui peut en contenir de 60 à 70.

Q. Quelle est, à votre avis, le meilleur moyen pour traverser les détroits pendant l'hiver?—C'est d'employer d'abord un steamer jusqu'à ce qu'il se trouve arrêté par les glaces; et, lorsqu'il lui sera impossible de continuer, de se servir de canots pour atteindre les caps.

SALOMON J. B. LEARD,
Percepteur des douanes, Crapaud, I.P.E.

VICTORIA, 15 novembre 1878.

WESLEY MYERS, ABRAHAM MYERS, JOHN B. LEE.

Q. Où demeurez-vous?—Wesley Myers demeure à Victoria; Abraham Myers, à Crapaud; J. B. Lee, à Tryon.

Q. Combien de temps avez-vous demeuré en ces endroits?—Toujours.

Q. Quelle est votre occupation respective?—W. Myers est maître de havre depuis 8 ou 9 ans; les autres sont cultivateurs.

Q. Avez-vous quelque expérience de la traversée pendant l'hiver?—Nous n'avons jamais traversé en hiver, mais nous avons eu occasion de nous rendre jusque sur le bord de la glace de bordage.

Q. Où se trouve le meilleur endroit pour traverser en canot sur la glace?—Entre les caps.

Q. Quelles sont les raisons qui vous le font croire?—C'est là que se trouve la plus courte distance à parcourir, et c'est à cet endroit aussi qu'on rencontre plus de glace et moins d'eau.

Q. Jusqu'à quelle distance la glace de bordage prend-elle vis-à-vis Victoria?—Jusqu'au-delà de l'extrémité de la barre.

Q. A quelle époque cette glace prend-elle généralement, et quand la débâcle a-t-elle lieu?—La glace se forme entre le 20 décembre et le 15 février; la débâcle a lieu entre le milieu d'avril, ou à peu près, et le 20 mars.

Q. Quelle espèce de steamer serait-il mieux d'employer pour la navigation pendant l'hiver ainsi que pendant l'été, et quel tirant d'eau devrait-il avoir?—Un steamer à hélice tirant 12 pieds d'eau serait ce qu'il y aurait de préférable pour ce service.

Q. Serait-il possible de faire dans la glace des ouvertures de mouillage qui pussent être de quelque utilité au steamer, et pourrait-on facilement pratiquer ces ouvertures? — Il serait facile de faire entrer le steamer dans de pareilles ouvertures, où il se trouverait parfaitement en sûreté; il n'y aurait pas à craindre que les glaces flottantes y entrassent et que le steamer en fût endommagé, vu que les barres les protégeraient en dehors. On pourrait sans trop de peine pratiquer une ouverture dans la glace qui n'est épaisse que de un à deux pieds.

Q. La glace pourrait-elle remonter avec la marée contre un grand vent?—La marche de la glace ne saurait être arrêtée que par un vent extraordinairement fort; il est néanmoins à ma connaissance que des vents très-forts ont entraîné la glace dans une même direction pendant plusieurs marées consécutives.

Q. Quelle direction la glace suit-elle en définitive, et de quel côté le vent souffle-t-il ordinairement pendant l'hiver?—La glace se dirige vers l'est et le sud; le vent dominant est ouest et nord-ouest.

Q. Un steamer pourrait-il s'approcher de la glace de bordage pour y débarquer des passagers pendant que le vent soufflerait du côté de la glace?—Oui, il le pourrait la plupart du temps.

Q. Un steamer pourrait-il faire la traversée pendant les grands froids; et s'il ne le pouvait pas, à quelle époque serait-il possible de commencer habituellement ce service, et quand serait-il forcé de le suspendre?—Un steamer pourrait remonter et descendre le détroit en n'importe quel temps, quel que soit le degré du froid; en général, pendant l'hiver, il y a beaucoup d'espace libre entre Crapaud et Pugwash. Abraham Myers demeure à l'endroit le plus élevé de Crapaud, et il a pu observer que durant tout l'hiver il y a des espaces d'eau complètement libres de glaces. Il y a des jours où on n'y voit d'autre glace que celle des bordages. Wesley Myers a remarqué la même chose. La glace semble se ramasser entre les caps; quand les vents ordinaires dominent, elle s'entasse au nord-ouest et à l'ouest.

Q. Pourrait-on se servir de canots pour faire la traversée entre Victoria et Pugwash? Non, la distance est trop grande.

Q. A quel endroit les glaces s'accumulent-elles avec le plus de violence? Sur l'extrémité ouest du récif de Tryon.

Q. A quel endroit est-il le plus probable que la glace puisse se rompre et laisser la mer libre pour le passage d'un steamer d'une côte à l'autre?—Entre Victoria et Pugwash. La mer y est généralement libre. Les marées n'ont pas beaucoup d'effet sur les glaces dans la saison venteuse.

Q. Un quai pourrait-il être de quelque utilité en hiver?—Non, aucunement.

Q. Quelle est, à votre avis, le meilleur mode de traversée pour passer les détroits pendant l'hiver?—C'est de se servir d'un steamer entre Victoria et Pugwash; ce steamer pourrait faire des voyages aussi réguliers que ceux faits par les canots qui traversent entre les caps.

WESLEY MYERS,
ABRAHAM MYERS,
JOHN B. LEE.

CAP TRAVERSE, novembre 1878.

Q. Combien de temps après (ou avant) le reflux le courant change-t-il sa course dans le détroit sur le côté de l'Ile du Prince-Edouard?—Le flux nous arrive du nord, et s'arrête en dehors dans sa course vers le sud-est environ deux heures avant la marée haute sur la rive, et s'arrête de descendre vers le nord-ouest environ deux heures avant la marée basse.

Q. Dans quelle direction le courant se dirige-t-il entre le flux et le reflux?—La marée montante se dirige vers le sud-est; le jusant se dirige dans une direction contraire.

Q. En temps calme, quelle est la vélocité ordinaire du courant à sa pleine force, vers l'est, et vers l'ouest ?—Sa vélocité aux marées du printemps est d'environ trois nœuds et d'environ deux aux mortes marées. Je pense qu'il est aussi rapide d'un côté que de l'autre en temps ordinaire.

Q. Avec de forts vents en montant (ou en descendant) le détroit, quelle est la vélocité ordinaire du courant à sa pleine force vers l'est, et vers l'ouest ?—Je crois que la glace qui vient du nord-ouest avec la marée montante et de forts vents du nord-ouest se dirige vers le sud-est avec une vitesse d'au moins quatre nœuds, et de trois nœuds dans la direction opposée.

PHILLIPS F. IRVING.

CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AMHERST.

(*viâ* Tidnish, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse).

Ligne principale .... 34·07 milles.
Quais et voies de garages .... 1·73 "

DEVIS ESTIMATIF, AVRIL, 1879.

Quantité.		Description.	Taux.	Somme.	Total.
			$ cts.	$	$
		Droit de passage.			
250	Acres	Terres, de $10 à $100 par acre..................	....	....	8,130
		Déblaiement et déracinement.			
126	do	Déblaiement..................................	20 00	2,520	
35	do	Déracinement..................................	50 00	1,750	
					4,270
		Clôtures.			
2	Milles	Clôtures en planches	2 75	550	
66·14	do	do en perches..............................	1 30	8,598	
					9,148
		Nivellement.			
10,380	Verg. c.	Excavation dans le roc.	1 00	10,380	
115,641	do	do dans la terre et tranchées..................	0 23	26,598	
136,876	do	do do tranchées transversales et fossés	0 18	24,638	
					61,616
		Ponts.			
46	....	Ponceaux sur tréteaux.............................. }	....	....	15,086
5	....	Ponts et tréteaux .... }			
		Traverses.			
23	....	Passage du chemin public	....	2,065	
101	....	do des fermes..............................	....	1,515	
					3,580
		A reporter..............................	....	....	....

CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AMHERST.—*Suite.*

DEVIS ESTIMATIF, AVRIL 1879—*Suite.*

Quantité.		Description.	Taux.	Somme.	Total.
			$ cts.	$	$
		Report			
		Rails d'acier et attaches.			
3,079	Tonn.	Rails d'acier (55 lbs. par verge,) à	27 00	83,133	
90	do	Eclisses en acier	27 00	2,430	
108	do	Chevilles	58 00	6,264	
27	do	Boulons	65 00	1,755	
					93,582
		Traverses.			
78,760	Chaque.	Traverses	0 08		6,300
		Posage des rails et ballastage.			
3,580	Milles.	Posage des rails (y compris les voies de garage)	200 00	7,160	
80,550	Vgs. c.	Ballastage	0 35	28,193	
					35,353
		Construction des gares.			
3		Gares et hangars pour le fret (combinés) au cap Jourimain, à Port Elgin, à la Baie Verte		3,000	
2		Plateformes tournantes et remises au cap Jourimain et à Amherst		2,000	
3		Citernes et maisons		1,500	
3		Remises au charbon		1,500	
3		Plateformes		300	
7		Quais à voyageurs		700	
					9,000
		Télégraphe.			
34·07	Milles.	Télégraphe	100 00		3,407
		Dépenses des ingénieurs et dép. cont., 16½ p. cent.			41,163
		Total			290,635
		Soit $8,530 par mille, y compris une voie sur le quai et les voies de garage			
		Quai au cap Jourimain.			
73,574	Vgs. c.	Quaiage	2 00		147,148
		Total au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse *viâ* Tidnish			437,783

HENRY H. MACLEOD.

CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AMHERST.

(*Viâ* lac aux Oies, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse.)

Ligne principale..31.10 miles.
Quai et voies de garages.. 1·50 do

DEVIS ESTIMATIF, AVRIL, 1879.

Quantité.		Description.	Taux.	Somme.	Total.
		Droit de passage.	$ cts.	$	$
237	Acres.	Terre, de $5 à $100 par acre..............................	....	....	7,480
		Deblaiement et déracinement.			
135	Acres.	Deblaiement..	20 00	2,700	
40	do	Déracinement..	50 00	2,000	
					4,700
		Clôtures.			
2	Milles.	Clôtures en planches..	275 00	550	
62·20	do	do perches..	130 00	8,086	
					8,636
		Nivellement.			
10,380	Vgs. c.	Excavation dans le roc..	1 00	10,380	
113,202	do	do dans la terre, tranchées..........................	0 23	26,036	
164,439	do	do tranchées transversales et fossés	0 18	29,599	
					66,015
		Ponts.			
45	....	Ponceaux sur tréteaux..	....	....	
3	....	Ponts et tréteaux..	....	15,363	
					15,363
		Traverses.			
17	....	Passage du chemin public..	....	1,606	
100	....	do des fermes..	....	1,500	
					3,106
		Rails d'acier et attaches.			
2,890	Tonn.	Rails d'acier (55 lbs. par verges)..............................	27 00	78,030	
84	do	Eclisses en acier..	27 00	2,268	
101	do	Chevilles..	58 00	5,858	
26	do	Boulons..	65 00	1,690	
					87,846
		Traverses.			
73,920	Chaque.	Traverses..	0 08	....	5,914
		Posage des rails et ballastage.			
33·60	Milles.	Posage des rails (y compris les voies de garage)..	2 00	6,720	
75,600	Vgs. c.	Ballastage..	0 35	26,460	
					33,180
		à reporter..............................	....	....	....

CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AMHERST.—*Suite.*

DEVIS ESTIMATIF, AVRIL, 1879—*Suite.*

uantité.		Description.	Taux.	Somme.	Total.
			$ cts.	$	$
		Report	....	....	....
		Construction des gares.			
3	....	Gares et hangars pour le fret (combinés) au Cap Jourimain, Port Elgin et Baie Verte	....	3,000	
2	....	Plateformes tournantes et remises au Cap Jourimain et Amherst..................	....	2,000	
3	....	Citernes et maisons..................	....	1,500	
3	....	Remises à charbon	....	1,500	
3	....	Plateformes	....	300	
5	....	Quais à voyageurs..................	....	500	
					8,800
		Télégraphe.			
32·10	Milles.	Télégraphe..................	100 00	....	3,210
		Ingénieurs et dépenses contingentees.			
....	....	17 pour cent	....	....	41,522
		Total	....	....	285,772
		Soit $8,902 par mille, y compris une voie sur le quai et les voies de garage.			
		Quai au Cap Jourimain.			
73,574	Vgs. c.	Quaiage	2 00	....	147,148
		Total au Nouveau-Brudswick et la Nouvelle-Ecosse, *viâ* Lac des Oies..................	....	....	432,920

HENRY H. MACLEOD.

CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AULAC, NOUV.-BRUNSWICK.

Ligne principale.. 31·33 milles.
Quais et voies de garages.................................. 1·67 "

DEVIS ESTIMATIF, AVRIL 1879.

Quantité.		Description.	Taux.	Somme.	Total.
			$ cts.	$	$
		Droit de passage.			
234	Acres	Terres, de $10 à $80 par acre........................	....	....	8,210
		Deblaiement et déracine.			
91	do	Deblaiement..	20 00	1,820	
24	do	Déracinement..	50 00	1,200	
					3,020
		Clôtures.			
2	Milles	Clôtures en planches	275 00	550	
60·66	do	do en perches	130 00	7,886	
					8,436
		Nivellement.			
13,732	Vgs. c.	Excavation dans le roc........................	1 00	13,732	
113,288	do	do dans la terre, tranchées	0 23	26,056	
140,778	do	do do tranchés transversales et fossés	0 18	25,340	
					65,128
		Ponts.			
51	....	Ponceaux sur tréteaux........................ }			
2	....	Ponts et tréteaux........................ }	....	....	14,992
		Traverses.			
19	....	Passage du chemin public........................	....	1,806	
115	....	do des fermes	....	1,725	
					3,531
		Rails d'acier et attaches.			
2,838	Tonna'x	Rails d'acier (55 lbs. par verge)........................	27 00	76,626	
83	do	Eclisses en acier........................	27 00	2,241	
99	do	Chevilles	58 00	5,742	
25	do	Boulons	65 00	1,625	
					86,234
		Traverses.			
72,600	Chaque.	Traverses........................	0 08	....	5,808
		Posage de rails et ballastage.			
33	Milles.	Posage de rails et ball. (y comp. les voies de gar)	200 00	6,600	
74,250	Vgs. c.	Ballastage........................	0 35	25,988	
					32,588
		A reporter	....	....	....

CHEMIN DE FER DU CAP JOURIMAIN ET AU LAC, N.-BRUNSWICK—*Suite.*

DEVIS ESTIMATIF, AVRIL, 1879—*Suite.*

Quantité.		Description.	Taux.	Somme.	Total.
			$ cts.	$	$
		Report	....	....	....
		Gares.			
3	....	Gares et hangars pour le fret (combinés) au Cap Jourimain, à Port Elgin et à la Baie Verte	....	3,000	
2	....	Plateformes tournantes et remises au Cap Jourimain et Aulac	....	2,000	
3	....	Citernes et maisons	....	1,500	
3	....	Remises au charbon	....	1,500	
3	....	Plateformes	....	300	
6	....	Quais à voyageurs	....	600	
					8,900
		Télégraphe.			
31·33	milles	Télégraphe	100 00	....	3,133
		Frais des ingénieurs et dépenses conting., 17 p.c.	....	....	40,796
		Total	....	....	280,776
		Soit $8,961 par mille, y compris une voie sur le quai et les voies de garage	....	....	
		Quai au Cap Jourimain.			
73,574	Vgs. c.	Quaiage	2 00	....	147,148
		Total au Nouv.-Brunswick *viâ* Aulac	....	....	427,924

HENRY H. MACLEOD.

CHEMIN DE FER DE PUGWASH ET THOMPSON, NOUVELLE-ECOSSE.

Ligne principale.................................... 15·5 milles.
Voies de garage.................................... 0·50 mille.

DEVIS ESTIMATIF, AVRIL, 1879.

Quantité.		Description.	Taux.	Somme.
			$ cts.	$
30	Acres	Déblaiement....................................	20 00	600
47	do	do	15 00	705
163,747	Vgs. c.	Déracinement....................................	0 23	37,662
20,000	do	Faire les fossés et enlever la terre avec des brouettes..........	0 18	3,600
775	Pds. l.	Tréteaux....................................	8 00	6,200
1	....	Ponceaux sur tréteaux	....	80
270	Vgs. c.	Maçonnerie de 3e classe....................................	4 00	1,080
10	Acres	Déracinement....................................	50 00	500
2	Milles.	Clôtures	275 00	550
29	do	do	130 00	3,770
36,000	Vgs. c.	Ballastage....................................	0 35	12,600
35,200	Chaque.	Traverses	0 08	2,816
16	Milles	Rails d'acier, 55 lbs. par verges, et attaches..................	2,610 00	41,760
16	do	Posage des rails....................................	200 00	3,200
127	Acres	Droit de passage....................................	30 00	3,810
155	Milles	Télégraphe....................................	100 00	1,550
		Gares....................................	....	7,000
10	....	Passages des chemins publics....................................	100 00	1,000
		Frais des ingénieurs et dépenses contingentes, 20 pour cent..	....	25,790
		Total....................................	....	154,183
		Soit $9,947 par mille, y compris les voies d'évitement.		
		Quai à Pugwash....................................	....	7,000
		Total....................................	....	161,183

HENRY H. MACLEOD.

STATION DE CHEMIN DE FER DE PUGWASH ET RIVIÈRE PHILIPS, NOUVELLE-ECOSSE.

Ligne principale.. 18·50 milles.
Voies de garage.. ·1·50 "

DEVIS ESTIMATIF, AVRIL 1879.

Quantité.		Description.	Taux.	Montant.
			$ cts.	$
78	Acres	Déblaiement	20 00	1,560
39	do	do	18 00	702
15	do	Déracinement	50 00	750
2	Milles	Clôtures	275 00	550
35	do	do	130 00	4,550
102,040	Vgs. c.	Excavation dans la terre, tranchées	0 23	23,470
45,887	do	do faire les fossés et enlever la terre av. des brouettes	0 18	8,260
12,000	do	Excavation dans le roc	1 00	12,000
500	do	Maçonnerie de 2e classe	5 00	2,500
500	Pds. lin.	Ponceaux sur pilotis	10 00	5,000
500	do	Tréteaux	15 00	7,500
11	Chaque	Ponceaux sur tréteaux	120 00	1,320
17	do	do	80 00	1,362
20	Milles	Rails d'acier, 55 lbs. par verge, et attaches.	2,610 00	52,200
45,000	Vgs. c.	Ballastage	0 35	15,750
44,000	Chaque	Traverses	0 08	3,520
20	Milles	Posage des rails	200 00	4,000
4	Chaque	Passage du chemin public.	100 00	400
40	do	do des fermes	15 00	600
150	Acres	Droit de passage	30 00	4,500
		Bâtisses de la station, etc.		8,000
18½	Milles	Télégraphe	100 00	1,850
		Frais des ingénieurs et dépenses contingentes, 20 pour cent.		32,068
		Total		192,410
		Soit $10,400 par mille, y compris les voies d'évitement		
		Quai à Pugwash		7,000
		Total		199,410

HENRY H. MACLEOD.

STATION DU CHEMIN DE FER DU CAP TRAVERSE ET LIGNE DE COMTÉ, ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Ligne principale..11·44 milles.
Quai et voies de garage..................................0·80 do

DEVIS ESTIMATIF, MARS, 1879.

Quantité.		Description.	Taux.	Somme.	Total.
		Droit de passage.	$ cts.	$ cts.	
15·71	Acres...	Terres défrichées..........	60 00	943 00	
49·03	do ...	do	40 00	1,961 00	
19·30	do ...	Terres boisées..........	20 00	386 00	
					3,290
		Déblaiement et déracinement.			
19	Acres....	Déblaiement..........	20 00	380 00	
6	do ...	Déracinement..........	50 00	300 00	
					680
		Clôtures.			
22·88	Milles....	Clôtures (un côté)	130 00	....	2,975
		Nivellement.			
7,550	Vgs. c.	Excavation dans le roc..........	1 00	7,550 00	
36,369	do ...	do dans la terre, en tranchées..........	0 20	7,274 00	
40,970	do ...	do do do transvers. et fossés	0 15	6,146 00	
					20,970
		Ponts.			
15	....	Ponceaux sur tréteaux.......... }	....	....	6,357
3	....	Ponts et tréteaux.......... }			
		Traverses.			
10	....	Passage du chemin public..........	....	906 00	
28	....	do des fermes..........	....	420 00	
					1,326
		Rails d'acier et attaches.			
10·53	Ton'x ...	Rails d'acier (55 lbs. par verge)..........	27 00	28,431 00	
30	do ...	Eclisses en acier..........	27 00	810 00	
36	do ...	Chevilles..........	58 00	2,088 00	
9	do ...	Boulons..........	65 00	585 00	
					31,914
		Traverses.			
26,928	Chaque.	Traverses..........	0 08	....	2,154
		Posage des rails et ballastage.			
12·24	Milles....	Posage des rails (y compris les voies de garage)...	200 00	2,448 00	
24,480	Vgs. c.	Ballastage..........	0 35	8,568 00	
					11,016
		A reporter..........	....	....	....

CHEMIN DE FER DU CAP TRAVERSE ET LIGNE DE COMTÉ.—*Suite.*

Quantité.		Description.	Taux.	Somme.	Total.
			$ cts.	$ cts	$
		Report			
		Construction des gares.			
1		Gares et hangars pour le fret (combinés) au cap Traverse		1,000 00	
1		Plateformes tournantes et remises		1,000 00	
1		Citernes et maison		500 00	
1		Remise au charbon		500 00	
1		Plateformes		100 00	
2		Quais à voyageurs		200 00	
					3,300
		Télegraphe.			
11·44	Milles	Télégraphe	100 00		1,144
		Dépenses des ingénieurs et dépenses contingentes.			
		20 pour cent			17,025
		Total			102,151
		Soit $8,530 par mille, y compris une voie sur le quai et les voies de garage			
		Quai et cap Traverse.			
47,452	Vgs. c.	Quaiage	2 00		94,904
		Total à l'Ile du Prince-Edouard			197,055

HENRY H. MACLEOD.

RÉPONSE

(145)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879;—Pour copie des instructions qui ont été données à des avocats et en vertu desquelles des procédés ont été pris en chancellerie, quelque temps avant les dernières élections générales, par l'honorable Rodolphe Laflamme, en sa qualité de procureur-général de Sa Majesté, contre William Mason et diverses autres personnes pour violation des propriétés de la couronne, dans la péninsule de la Presqu'île, dans la division est de Northumberland; aussi, pour copie de toutes lettres échangées entre le ci-devant député pour cette division et aucuns des membres de la dernière administration en vertu desquelles les dites poursuites ont été commencées et subséquemment suspendues.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 30 avril 1879.

RÉPONSE

(146)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 17 mars 1879;—Pour copie de la correspondance, des rapports et de tous autres documents, entre le 1er janvier 1877 et le 1er janvier 1879, concernant l'hôpital de la marine à Miramichi, N.-B.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 2 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(147)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—Demandant copie des ordres en conseil, rapports de ministres, correspondance, instructions à l'arpenteur, rapports d'arpentage, évaluation des améliorations, et tous autres papiers et documents concernant le dernier arpentage et la vente projetée, ou l'octroi gratuit des terrains de la péninsule de la Presqu'île et de High Bluff, dans la division est du comté de Northumberland, dans l'année 1878, antérieurement aux élections fédérales.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 3 mai 1879.

RÉPONSE

(148)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;—Demandant copie de tous mémoires ou ordres en conseil concernant la destitution d'agents et de surintendants des Sauvages, la nomination d'agents et de surintendants, et la nomination et destitution de toutes autres personnes employées d'une manière permanente ou temporaire dans le service de la division des Sauvages du département de l'Intérieur pour le Manitoba ou les Territoires du Nord-Ouest.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 2 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(149)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—Pour copie de la correspondance et des rapports relatifs à la destitution, par le gouvernement précédent, de Samuel Lougheed, maître de poste de Molesworth, et à la nomination de George Brown à cette charge.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 2 mai 1879

RÉPONSE

(150)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—Demandant copie d'une plainte portée le 21 août 1875, par Achille Talbot, écuier, ci-devant sous-inspecteur des postes, contre certains maîtres de postes dans le comté de Montmagny, ainsi que copie de toute correspondance, enquêtes, ordres en conseil qui, à la suite et comme conséquence de la susdite plainte ou rapport, ont amené la destitution de M. Gatien Lachaîne *dit* Jolicœur de sa place de maître de poste de l'Ile-aux-Grues, dans le comté de Montmagny, avec tous documents quelconques relatifs à cette destitution et à la nomination de M. Vézina à la place de M. Gatien Lachaîne.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 2 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(150A)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—Demandant copie :—1o. D'un rapport préparé le 21 août 1875 par Achille Talbot, écuier, ci-devant sous-inspecteur des postes, contre Stanislas Vallée, écuier, maître de poste à Montmagny ; 2o. De l'enquête faite contre le dit Stanislas Vallée, écuier, sur les faits mentionnés dans le dit rapport du 21 août 1875, enquête qui aurait été tenue *ex parte* par le dit Achille Talbot ; 3o. De la contre-enquête ordonnée par W. Sheppard, écuier, inspecteur des postes sur la conduite tenue par le dit Achille Talbot en conduisant l'enquête susdite ; 4o. Des plaintes subséquentes portées contre le dit Stanislas Vallée, écuier, en 1877, alors maître de poste à Montmagny ; 5o. De l'enquête faite en conséquence des dites dernières plaintes ; 6o. De toute la correspondance échangée au sujet des dites enquêtes, de tous ordres en conseil passés à la suite des dites enquêtes, ordonnant la destitution du dit Stanislas Vallée ou demandant sa démission ; 7o. De toutes requêtes au département des postes demandant que cette démission n'ait pas lieu ou que M. Vallée soit ré-installé dans sa position ; 8o. De tous documents quelconques, échange de correspondance, télégrammes, rapports, etc., sa rattachant à la dite destitution et à la nomination de M. Nazaire Bernatchez, de Montmagny.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 12 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(151)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—Pour toute correspondance, télégrammes et mémoires ayant rapport à la résignation du juge Wilkins, à sa mise à la retraite, et à la nomination du juge Weatherbe.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 2 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(152)

A un Ordre de la Chambre des Communes, datée le 31 mars 1879 :—pour un état donnant les noms de toutes les personnes nommées par le gouvernement du Canada comme commissaires, secrétaires ou autrement, relativement à la participation du Canada au Centenaire, à Philadelphie, E.-U., en 1876, ainsi qu'un état détaillé des deniers payés comme appointements à chacune d'elles ; aussi un état détaillé de tous les deniers payés pour nourriture, frais de voyage, etc., à chacune d'elles ; et la durée de leurs services.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 22 mai 1879.

Noms des personnes nommées par le gouvernement canadien comme commissaires, secrétaires, etc., relativement à la participation du Canada au Centenaire, à Philadelphie, E.-U., en l'année 1876, et la durée de leurs services.

Commissaires nommés le 14 mai 1875 ; services terminés le 26 avril 1877 ; l'hon. E. G. Penny, l'hon. R. D. Wilmot, D. McDougall, écr., et l'hon. ministre de al'griculture.

Secrétaire-trésorier, Joseph Perrault, écr., nommé le 14 mai 1875, à $250 par mois ; services terminés le 17 août 1877.

La nomination des employés et ouvriers fut faite à Philadelphie par le commissaire.

COMMISSION CANADIENNE—DÉPENSES COURANTES, PHILADELPHIE.

1876.			$ cts.	$ cts.
1er avril	J. Perrault	Dépenses générales		69 50
do	Trois servantes	Gages		10 00
do	Plaisted et McCollin	3 tonnes de charbon	22 50	
do	do	2 tonnes de charbon	15 00	
do	do	Remisage	2 50	
				40 00
6 avril.	W. B. Weir	1 mois de loyer jusqu'au 1er mai 1876		333 34
6 do	Henry Connell	Epiceries, montant de la note		36 79
8 do	Trois servantes	Gages		17 21
8 do	Charles McBride	Provisions, montant de la note		44 66
15 do	Servantes	Gages		10 00
15 do	J. Perrault	Dépenses générales	23 00	
22 do	do	do	15 35	
				38 35
29 do	Servantes	Gages		20 50
6 mai	W. B. Weir	Loyer de la maison jusqu'au 1er juin 1876		333 34
13 do	Rozet et Kent	do d'argenterie et linge	350 00	
13 do	do	Charbon et bois	7 50	
				357 50
13 do	John McGaughran	Huîtres, porter		3 76
13 do	Cie de gl., Knickerbocker	Glace		2 18
13 do	H. Connell	Epiceries, montant de la note		28 09
13 do	Charles McBride	Provisions, do do		121 59
13 do	John Moore	Epoussettes et balais		1 39
13 do	J. Perrault	Dépenses générales	7 56	
27 do	do	Gages des servantes	40 00	
				47 56
27 do	G. N. C. Lewis	Dîner à 11, "George House"		50 00
27 do	J. Perrault	Contribution au dîner		3 79
26 do	T. L. Burnett	do do	6 00	
24 do	do	do do	10 00	
				16 00
26 do	C. W. Broadbent	Arrosoir		0 75
27 do	Blanchisseuse	Blanchissage		10 00
27 do	Cuisinière et servante	1 mois		40 00
27 do	J. Perrault	Dépenses	14 10	
27 do	do	do	7 04	
27 do	do	Fille de chambre	10 61	
27 do	do	do	10 00	
27 do	do	Petites dépenses concernant la servante	0 80	
				42 55
27 do	Chas. Brintzinghoffer	Plumeau		2 05
27 do	Whital, Tatum et Cie	1 douz., sel		3 80
27 do	James P. Fennell	Panier de vin		4 12
27 do	Whital, Tatum et Cie	½ douz. de jarres d'un ½ gallon	1 70	
27 do	do	1 do do	5 20	
27 do	do	¼ do d'une pinte	1 25	
				8 15
28 do	J. Perrault	Timbres-poste et chars urbains	3 05	
5 juin	do	Sarah Merrick, lait	7 55	
				10 60
1er do	Henry Connell	Provisions, montant de la note		39 59
31 mai	W. E. Grigg	Pain		8 56
31 do	Cie de gl., Knickerbocker	Glace		1 99
1er juin.	Charles McBride	Provisions, montant de la note		119 42
6 do	W. B. Weir	Loyer de la maison jusqu'au 1er juillet 1876		333 34
10 do	J. Lavigne	Frais de route		15 25
10 do	H R. Lewis	2 canapés		12 00
5 do	Chapman et Cie	Journal "Graphic"		7 80
6 do	E. E. Nock	Fraises		2 25
10 do	J. Perrault	Petites dépenses		8 81
10 do	King et Brown	Usage de verres		9 00
10 do	J. Perrault	Menues dépenses	1 37	
17 do	do	Diverses dépenses	6 25	
				7 62

COMM. CANADIENNE—DÉPENSES COURANTES, PHILADELPHIE—*Suite.*

1876.			$ cts.	$ cts.
17 juin ..	John Gilmore et Cie.	3 douz. bière de Bass	6 75	
17 do ..	do	½ douz. champagne Urbanna	8 00	
17 do ..	do	1 bouteille d'eau-de-vie Hennessy	2 00	
17 do ..	do	1 alambic Catawba	0 60	
				17 35
12 do ..	Centennial Photo Co.	12 stéréotypes		3 00
23 do ..	Alfred Winkle	Nettoyage de chambres, carré St. George		48 00
24 do ..	Restaurant Lafayette	32 dîners	176 00	
24 do ..	do	5 champagne, extra	17 50	
24 do ..	do	50 cigares	12 50	
24 do .	do	1 boîte de cigarettes	2 50	
24 do ..	do	Fleurs	10 70	
				219 20
22 do ..	John Gilmore et Cie	½ douz. de claret Clavelle	3 25	
22 do ..	do	1 boîte de vin mousseux d'Urbanne	16 00	
22 do ..	do	2 douz. bière de Bass	4 50	
22 do ..	do	1 bouteille de vin blanc	1 00	
22 do .	do	1 gallon de vin blanc d. et g.	4 00	
22 do ..	do	1 douz. de claret Clavelle	6 50	
22 do ..	do	1 douz. bière de Bass	2 25	
				37 50
22 do ..	W. H. Haskins	50 copies du menu	6 00	
22 do ..	do	60 invitations et enveloppes	3 50	
22 do ..	do	50 cartes à dîner	1 50	
22 do ..	do	50 cartes d'entrées	2 00	
				13 00
27 do .	J. Perrault	Salaire des filles de table	20 00	
27 do ..	do	Louage de voiture, menues dépenses	21 90	
				41 90
27 do ..	Sarah Merrick	Lait		7 50
1er juil..	Charles McBride	Provisions, montant de la note		154 96
30 juin ..	W. E. Grigg	Pain		9 45
11 juil....	Henry Connell	Epiceries, montant de la note		44 69
8 do ..	J. Perrault	Cuisinier, congédié	15 00	
8 do ..	do	Blanchissage	5 00	
				20 00
12 juil....	W. B. Weir	Loyer de maison jusqu'au 1er août 1876		333 34
12 do ...	O'Sullivan et Frères	Cordes à linge		0 60
10 do ...	Cie. de glac. Knick'rb'ck'r	Glace		5 30
3 do ...	E. E. Nock	Provisions, montant de la note		1 55
15 do ...	J. Perrault	Billets, louage de voiture, menues dépenses		19 00
13 do ...	John Gilmore et Cie	3 boîtes de Medoc Claville	19 50	
13 do ...	do	½ douz. d'eau-de-vie Hennessey	12 00	
13 do ...	do	2 boîtes de vin mousseux	32 00	
13 do ...	do	1 do do chopines	18 00	
				81 50
20 do ...	J. Perrault	Annie, un mois	20 00	
20 do ...	do	Cuisinière	10 00	
				30 00
20 do ...	F. Schencal	Omnibus	0 28	
20 do ...	do	6 verres	0 75	
20 do ...	do	1 gravure	0 60	
				1 63
24 do ...	J. Perrault	Servantes	40 83	
1er juil..	do	Dépenses	21 90	
1er do ..	do	Blanchissage	10 89	
1er juin.	do	Dépenses	6 28	
				79 90
22 juil...	do	Louage de voiture et menues dépenses	7 50	
30 do ...	do	Télégrammes do	7 90	
				15 40
1er août	Cie. de glac. Knick'rb'ck'r	Glace		5 71
1er do ..	Charles McBride	Provisions		173 71
1er do ..	Sarah Merrick	Crême et œufs		8 30
31 juil...	W. E. Grigg	Pain		10 31
1er août	Henry Connell	Epiceries, montant de la note		25 99
3 juillet.	Herbert M. Morse	6 livres de biscuits mêlés	3 00	
3 do ..	do	8 pintes de crême à la glace	4 00	
				7 00

COMM. CANADIENNE—DÉPENSES COURANTES, PHILADELPHIE—*Suite.*

1876.			$ cts.	$ cts.
29 avril..	W. E. Grigg	Pain		5 40
5 août..	J. Perrault	Menues dépenses		9 47
7 do ..	W. B. Weir	Loyer de maison jusqu'au 1er sept, 1876		333 34
26 juin..	W. R. Moore	Glace		2 45
17 do .	H. G. Hill	2 pots à l'eau	1 00	
17 do ..	do	1 bol	0 40	
17 do ..	do	4 robinets en bois	0 25	
17 do ..	do	Chars urbains	0 13	
				1 78
30 mai...	J. P. et J. B. Hand	3 paquets de broquettes	0 18	
30 do ..	do	1 paire de ciseaux	0 50	
30 do ..	do	1 tire-bouchon	0 50	
30 do ..	do	Couteaux et fourchettes	2 25	
30 do ..	do	2 époussettes	1 00	
30 do ..	do	2 balais	0 50	
30 do ..	do	Huile	0 25	
				5 18
30 do ..	James Walker	½ douz. de vin	1 25	
30 do ..	do	½ do verres	0 62	
30 do ..	do	½ do assiettes	0 60	
30 do ..	do	1 seau	0 25	
30 do .	do	½ douz. d'essuie-mains	0 75	
				3 47
19 août.	J. Perrault	Dépenses	6 25	
19 do ..	do	Cuisinière	10 00	
19 do ..	do	Annie	20 00	
25 do .	do	Menus dépenses et blanchissage	17 06	
12 do ..	do	do	5 00	
12 do ..	do	Blanchissage	3 00	
19 do ..	do	Menues dépenses	5 64	
				66 95
31 do ..	John Gilmore	1 gallon de vin blanc supérieur	4 00	
31 do ..	do	1 boîte de claret Medoc Clavelle	6 50	
31 do ..	do	4 douz. bière anglaise, Bass et Cie	9 00	
				19 50
12 do ..	J. Perrault	Dépenses	8 00	
2 sept..	do	do	9 75	
				17 75
19 aout.	Cie.de glac. Knick'rb'ck'r	Glace		1 80
4 sept..	J. Perrault	Fille de table, Seraph	10 00	
4 do ..	do	Blanchissage extra	1 00	
4 do ..	do	Menues dépenses	0 14	
				11 14
1 do ..	Charles McBride	Provisions, montant de la note		128 98
4 do ..	Cie.de glac. Knick'rb'ck'r	Glace		5 41
31 aout.	E. E. Nock	3¾ livres de viande de poulets		1 01
31 do ..	W. E. Grigg	Pain		13 31
1er sept.	Sarah Merrick	Lait et œufs		4 62
1er do ..	Henry Connell	Epiceries, montant de la note		25 51
16 do ..	John Gilmore	1 gallon de vin blanc	4 00	
16 do ..	do	1 boîte de vin mousseux, Pleasant Valley	16 00	
16 do ..	do	4 douz. bière Bass	9 00	
				29 00
9 do ..	J Perrault	Louage de voiture et dépenses		10 25
11 do ..	W. B. Weir	Loyer de maison jusqu'au 1er octobre 1876		333 34
16 do ..	J. Perrault	Blanchissage	10 50	
16 do ..	do	Journaux	6 00	
9 do ..	do	Dépenses	10 25	
16 do ..	do	do	45 75	
				72 50
24 do ..	Cie.de glac. Knick'rb'ck'r	Glace		8 52
16 do ..	J. Perrault	Gages à Annie	20 00	
16 do ..	do	do cuisinière	10 00	
16 do ..	do	Menues dépenses	15 75	
16 do ..	do	Louage de voiture, blanchissage, etc.	26 50	
				72 25

COMM. CANADIENNE—DÉPENSES COURANTES, PHILADELPHIE—*Suite.*

1876.			$ cts.	$ cts.
30 sept..	J. Perrault	Télégrammes et menues dépenses.		16 22
16 do ..	Thos. L. Chandennet	Dictionnaires.		5 00
19 do ..	A. J. P. Trindell	Don d'une montre en or		269 00
29 do ..	W. F. Johnston	3 essuie-mains en toile	0 60	
29 do ..	do	1 époussette	1 50	
29 do ..	do	2 balais	0 70	
29 do ..	do	1 brosse à cheveux	0 50	
29 do ..	do	1 oz. de rouge	0 15	
29 do ..	do	1 lb. blanc de ceruse	0 06	
29 do ..	do	5 feuilles papier émeri	0 15	
				3 66
25 do ..	E. P. Buckley	Timbres-poste	0 50	
25 do ..	do	Fluide de Arnold	0 40	
25 do ..	do	2 mains de papier petit format	0 50	
25 do ..	do	1 paquet de papier à note	0 65	
25 do ..	do	2 paquets d'enveloppes, françaises	0 36	
25 do ..	do	Crayons en plomb	0 15	
25 do ..	do	Plumes	0 18	
				2 74
2 oct...	Cie. de gl., Knickerbocker	Glace		4 15
1er oct.	Sarah Merrick	Lait et œufs		5 93
30 sept.	W. E. Grigg	Pain		15 60
28 do ..	S. R. Morrison	40 copies du menu		10 00
1er oct.	Charles McBride	Provisions, montant du compte		221 35
2 do	Henry Connell	Epiceries, do		50 08
6 do	W. B. Weir	Loyer de maison jusqu'au 1er nov. 1876		333 34
7 do	J. Perrault	Télégrammes	7 55	
7 do	do	Gages des serviteurs	8 00	
7 do	do	Lavage	10 00	
7 do	do	Louage de voiture, timbres, et menues dép..	7 50	
				33 05
14 do	do	Journaux extras et abonnements		6 60
14 do	Mme. Penny	1 boîte de bagage	1 00	
14 do	do	1 do	1 20	
14 do	do	2 gallons de champignons	1 25	
14 do	do	2 lbs. de raisin	1 40	
14 do	do	½ douz. bananes	0 40	
14 do	do	1 boîte figues	0 45	
14 do	do	1 douz. poires	0 70	
14 do	do	1 jarre de prunes	1 00	
				7 40
30 sept...	J. Perrault	Dépenses	16 22	
7 oct...	do	do	33 05	
14 do ...	do	Gages de la cuisinière et de la servante	30 00	
14 do ...	do	Avance à Mme Penny.	10 00	
14 do ...	do	Catalogue et papeterie	4 00	
14 do ...	do	Louage de voiture	5 00	
14 do ...	do	Loyer de chambre, do	12 00	
14 do ...	do	Télégrammes	5 50	
14 do ...	do	Timbres et passes	2 00	
14 do ...	do	Blanchissage, extra	7 50	
				125 27
5 do ...	Herman W. Lentz	1 époussette		1 00
9 do ...	Herbert M. Morse	2 lbs. macaroni	1 50	
9 do ...	do	2¾ lbs. biscuits	1 38	
9 do ...	do	1¼ lbs. noix de coco	0 63	
				3 51
18 do ...	Thomas Keenan	Transporter des tables	1 00	
18 do ...	do	Mettre des rouleaux	1 00	
18 do ...	do	Enlever l'auvent	0 50	
				2 50
20 do ...	W. Williamson	Passage en char	1 00	
20 do ...	do	2 papiers de pointes	0 16	
20 do ...	do	Catalogue pour M. Penny	0 25	
				1 41

COMM. CANADIENNE—DÉPENSES COURANTES, PHILADELPHIE—*Suite.*

1876.			$ cts.	$ cts.
20 oct..	J. Perrault	Menues dépenses	0 43	
20 do ..	do	Garçons, huit jours	21 00	
20 do ..	do	Cuisinier, extra	32 00	
				53 43
11 do ..	E. F. Harvie	Collection de photographies		52 50
20 do ..	Wm. Akers	Crême	1 25	
20 do ..	do	2 plateaux à biscuits	2 50	
20 do ..	do	½ douz. assiettes	2 50	
20 do ..	do	1 douz. cuillères à dessert	7 00	
20 do ..	do	Usage de garniture de chambre	2 75	
				16 00
24 do ..	G. W. Emerson	Un porte feuille et une règle		4 50
21 do ..	W. F. Johnston	1 plumeau		0 65
14 do ..	Pennock Frère	Panier de fleurs	4 00	
14 do ..	do	12 boutonnières	1 50	
14 do ..	do	8 plats en verre	4 00	
				9 50
14 do ..	Steele Frère	Emprunt de verres coupés, de la valeur de $96.00	4 80	
14 do ..	do	Frais de transport	2 00	
14 do ..	do	Emprunt de verres anglais à claret	0 45	
14 do ..	do	do d'un verre Bohn	0 54	
14 do ..	do	do verre anglais à vin	0 37	
				8 16
21 do ..	J. Perrault	Télégrammes	5 25	
21 do ..	do	Timbres et billets	3 50	
21 do ..	do	Papeterie, papier	2 00	
21 do ..	do	Menues dépenses	5 00	
21 do ..	do	Blanchissage	5 50	
				21 25
21 do ..	Syndics, usines à gaz de Philadelphia	Consommation de gaz	12 04	
21 do ..	do do	5 pour cent d'amende pour retard de paiement du compte pendant cinq jours	0 60	
				12 64
19 do ..	George P. Groves	10 verges de natte		4 65
6 do ..	J. M. Peck	Montant total du compte pour poisson, huîtres,		22 08
1er do ..	H. Mullin	Pain		1 05
21 do ..	D. T. A. Chandonnet	Timbres-poste	3 12	
21 do ..	do	Papier et enveloppes	2 50	
21 do ..	do	Catalogue	0 25	
				5 87
24 do ..	J. Perrault	Menues dépenses		0 92
12 sept..	Egg Harbor Wine Co	1 boîte Perl of California		15 00
13 do ..	W. E. Grigg	Pain		17 75
29 do ..	Knickerbocker, Cie. de gl.	Glace		3 10
25 oct..	Edgecumb	Télégrammes	0 40	
25 do ..	do	Dépenses et chars urbains	0 50	
25 do ..	do	Papeterie	1 25	
25 do ..	do	Frais de port sur circulaires	2 25	
25 do ..	do	Dépenses à la foire des bestiaux	0 75	
25 do ..	do	Annonces, *Ledger*	1 20	
25 do ..	do	do *Press*	1 00	
25 do ..	do	do *Bulletin*	1 00	
15 do ..	do	do *Times*	1 80	
				9 35
3 nov..	Henry Connell	Compte d'épiceries		63 74
1er do ..	Sarah Merrick	Lait et crême		11 05
29 do ..	J. Perrault	Menues dépenses	0 36	
29 do ..	do	Cuisinière	10 00	
29 do ..	do	Blanchissage	4 50	
29 do ..	do	Télégrammes	5 20	
29 do ..	do	Messages et billets	3 50	
29 do ..	do	Papeterie et timbres	2 75	
				26 31

COMM. CANADIENNE—DÉPENSES COURANSES, PHILADELPHIE—*Suite.*

1876.			$ cts.	$ cts.
28 oct.	J. Perrault	Dépenses		25 95
11 nov.	Thos. A. Chandeanet	Papier, envelopes, timbres-poste et catalogue		5 25
3 do	Herbert M. Morse	Petits pains d'une livre	0 12	
3 do	do	2 pinte de crême à la glace	1 00	
3 do	do	I lb. biscuits	0 50	
3 do	do	2 pinte de crême à la glace	1 00	
3 do	do	1 lb. biscuits	0 25	
3 do	do	½ lb. eau et crême	0 50	
3 do	do	1 lb. bonbons	0 40	
				3 77
1er do	J. Perrault	Passes	0 98	
4 do	do	Télégrammes	10 00	
4 do	do	Messager, papier	3 50	
4 do	do	Passes, louage de voiture	5 50	
4 do	do	Blanchissage	4 50	
				24 48
7 do	Wm. Mann	Reliage de 4 vols. de factures		4 00
7 do	E. Helmbold	Huîtres, du 6 octobre au 3 novembre		11 08
1er do	Chas. McBride	Provisions, montant du compte		221 98
1er do	W. B. Weir	Loyer complet de maison, selon contrat		333 34
21 do	E. S. West	2 tonnes de charbon et remisage	13 80	
21 do	do	1 do do	6 90	
21 do	do	1 do do	6 90	
21 do	do	1½ do do	10 55	
				38 15
15 do	E. P. Buckley	1 vg. de toile blanche	0 12	
15 do	do	1 vg. de toile brune	0 10	
15 do	do	1 peloton de ficelle	0 15	
15 do	do	1 bouteille de mucilage	0 12	
				0 49
18 do	J. Perrault	Blanchissage	4 50	
18 do	do	Transport de boîtes	10 00	
18 do	do	Télégrammes	6 00	
18 do	do	Passes, timbres-poste et messager	5 50	
18 do	do	Menues dépenses	0 26	
11 do	do	Servantes	30 00	
11 do	do	Blanchissage	4 50	
11 do	do	Télégrammes	7 25	
11 do	do	Passes et timbres-poste	3 00	
11 do	do	Messager et menues dépenses	5 00	
				76 01
13 do	do	Menues dépenses		0 25
22 do	Pas de nom	Voitures	5 00	
22 do	do	Télégrammes	4 00	
				9 00
22 do	Sarah Merrick	Lait		6 00
22 do	E. Helmbold	Huîtres		11 88
29 do	P. M. MacKen	Enlever des cendres		7 50
27 do	Cie. de gl. Knickerbocker	Glace		2 56
1er déc.	J. Perrault	Cuisinière	10 00	
do	do	Servantes	20 00	
do	do	Payé à M. A. Rasch pour repas	6 00	
do	do	do	2 50	
do	do	Payé à M. A. Rasch p. cassage de vaisselle, gobelets, verres à vin, porcel. et verres taill.	5 25	
10 do	do	Menues dépenses	3 82	
28 nov.	do	Blanchissage	4 00	
28 do	do	Cuisinier	10 00	
28 do	do	Wagon	5 00	
28 do	do	Télégrammes, timbres-poste, passes	10 00	
				76 57
25 do	A. Lavigne	Passes de chars urbains		0 85
27 do	John Gilmore	1 caisse de Champage	28 50	
27 do	do	1 caisse de claret Chateau	28 00	
27 do	do	1 gallon de vin blanc	4 00	
27 do	do	½ douz. de vin rouge supérieur	15 00	
27 do	do	½ douz. de sauterne	7 50	
27 do	do	1 douz. de vin blanc	4 00	
				87 00

COMM. CANADIRNNE—DÉPENSES COURANTES, PHILADELPHIE—*Suite.*

1876.			$ cts.	$ cts.
29 nov.	J. Perrault	Dépenses	29 00	
29 do	do	do	20 00	
				49 00
27 do	Samuel Richardson	Charriage de bagage		19 50
13 do	Lewis et Frères	Louage de voiture		216 50
1er déc.	Joseph Lavigne	Charriage		1 50
27 nov.	John Gilmore	1 gallon de vin blanc	4 00	
27 do	do	3 do do	12 00	
27 do	do	2 bouteilles eau-de-vie de Hennesey	4 00	
27 do	do	1 gallon de vin blanc	4 00	
27 do	do	2 douz. bière de Bass	4 50	
27 do	do	1 caisse de vin Plaisante Vallée	16 00	
27 do	do	2 douz. bière de Bass	4 50	
27 do	do	1 gallon de vin blanc	4 00	
27 do	do	2 do do	8 00	
27 do	do	4 douz. bière de Bass	9 00	
27 do	do	1 caisse de vin Plaisante Vallée	16 00	
27 do	do	2 bouteilles eau-de-vie de Hennesey	4 00	
				90 00
1er déc.	J. Perrault	Télégrammes	7 50	
1er do	do	Passes et timbres-poste	4 50	
1er do	do	Blanchissage	3 50	
1er do	do	Menues dépenses	5 00	
1er do	do	Petits comptes	10 18	
				30 68
2 do	do	do		26 41
16 do	do	do		11 33
30 nov.	Chas. McBride	Provisions, montant du compte		169 38
30 do	W. E. Grigg	Pain		14 77
30 do	Henry Connell	Epiceries de choix, montant de la note		39 48
1877.				
6 jan.	Cie. d'imprimerie Lovell.	Impressions		7 00
5 do	Cyrille Paré	Déboursés		9 00
24 mars	J. Perrault	Menues dépenses		4 00
1er fév.	do	Louage de voiture, menues dépenses		7 50
9 do	Goodman	Gaz, Philadelphie.		34 48
		Total		7,625 87

Sommaire des dépenses totales en rapport avec la commission canadienne, exposition de Philadelphie, pour appointements, nourriture, frais de route et autres.

		$ cts.	$ cts.
Joseph Perrault	Traitement	6,500 00	
do	Payé en Canada	2,935 85	
do	do à Philadelphie	366 53	
do	Remboursé	84 50	
			9,886 88
Commission Canadienne.	Nourriture, Philadelphie		7,625 87
L'hon. R. D. Wilmot	Frais de route, etc.		630 67
L'hon. E. G. Penny	do		319 63
L'hon. L. Letellier	do		300 00
D. McDougall.	Payé en Canada	4,096 13	
do	do à Philadelphie	387 95	
			4,484 08
J. P. B. Casgrain	Payé en Canada	498 05	
do	do à Philadelphie	110 66	
do	Appointements	527 50	
			1,136 21
W. F. Burdett	Dépenses en Canada	235 00	
do	do à Philadelphie	25 20	
do	Traitement	909 44	
do	Remboursé	18 00	
			1,187 64
W. J. McGuire	Payé à Philadelphie	50 00	
do	do en Canada	87 50	
do	do à Philadelphia	75 00	
			212 50
H. J. Hubartus.	Services	113 34	
do	do	75 00	
do	do	50 00	
			238 34
L'hon. James Skead	Services comme juge		750 00
S. C. Stevenson	Dépenses		144 00
H. Prendeville	Services		40 00
H. Beaugrand	Traitement, du 13 août au 10 septembre 1875	72 00	
do	Papeterie	6 00	
			78 00
Divers employés :—			
George Carpentier		38 70	
C. Paré		598 60	
H. Wilmot		279 00	
W. Williamson		808 34	
J. Laidlaw		841 68	
F. W. Tuerk		916 68	
W. Moore		350 00	
Robert McBride		237 50	
A. Larochelle		217 00	
T. Chandonnet		337 50	
W. McLean		258 33	
James Ryan		312 50	
S. J. Lyman		175 00	
W. Dick		130 00	
J. C. Kisteen		125 00	
A. Stephens		141 66	
G. S. Bingham		116 66	
E. B. Black		108 33	
R. Sutherland		155 05	
W. Edgcomb		175 00	
J. Johnston		133 33	
J. Leslie		133 33	
John DeWolfe		131 23	
W. A. Cross		161 18	
W. Walsh		50 00	
James Lavigne		42 00	
Robert Stewart		116 66	
H. Beauchemin		150 00	
F. A. Bender		36 53	
F. Patenaude		20 82	
J. Laudon		25 00	

SOMMAIRE des dépenses totales en rapport avec la commission canadienne, exposition de Philadelphie, pour appointements, nourriture, frais de route et autres.—*Suite.*

	$ cts.	$ cts.
Divers employés :—*Suite.*		
J. Burditt	25 00	
Joseph Roy	15 00	
— Gentesse	14 37	
— Lemieux	7 35	
— Farrow	5 91	
— Preudeville	7 50	
P. Sillan	7 50	
F. H. Pine	7 50	
John Lorton	7 50	
S. C. Rogers	108 33	
		7,518 [illegible]
Gages des hommes à Philadelphie :—		
Hommes de Richardson	257 02	
do Lavigne	538 45	
do C. Paré	369 57	
do Beauchemin	91 38	
do Tuerk	644 71	
do Larochelle	152 57	
do de la maison de pièce sur pièce	741 74	
do McBride	146 80	
do Moore	324 76	
do Williamson	919 21	
do Stephen	230 50	
do Ryan	185 00	
do Johnston	75 00	
do McLean	15 00	
do Leslie	130 00	
do Waterous	7 50	
		4,829 21
Pension des hommes à Philadelphie		287 84
		39,670 04

SUMMAIRE des paiements faits à J. PERRAULT.

	$ cts.	$ cts.
Montant des traitements	6.500 00	
do des dépenses en Canada	2,935 85	
do do à Philadelphie	366 53	
do remboursé	84 50	
		9,886 88

DÉPENSE—Payé à J. PERRAULT, appointements.

			$ cts.	$ cts.
1875.				
28 mai	Montant de l'hon. L. Letellier		329 50	
10 juillet	do do		400 00	
23 octobre	do chèque officiel		500 00	
1876.				
21 mars	do do		500 00	
14 octobre	do cours américain, à Philadelphie	$100 00		
14 do	do do do (change)	52 00		
1er décemb.	do do do do	400 00		
			500 00	
1877.				
8 janvier	do chèque officiel		1,000 00	
9 do	do do		200 00	
15 do	do do		200 00	
15 mars	do do		149 24	
15 avril	do do		1,213 10	
17 août	do do		1,508 16	
				6,500 00

ETAT des deniers payés à J. PERRAULT, au Canada.

		$ cts.	$ cts.
1875.—Frais de route, du 9 février au 17 avril		229 43	
do	13 au 25 mai	142 20	
do	28 mai (payé par l'hon. Letellier)	270 50	
do	juin	159 40	
do	juillet	45 25	
do	10 juillet (payé par l'hon. Letellier)	600 00	
do	août	27 00	
do	septembre	57 50	
do	25 septembre au 21 octobre	90 55	
do	26 octobre au 8 novembre	81 65	
do	au 2 décembre	88 10	
1875.— do	au 29 janvier	51 25	
Avance, 17 février		100 00	
Frais de route jusqu'au 11 mars		93 02	
Balance de frais de route		900 00	
			2,935 85

DÉPENSE—J. PERRAULT—Par la commission canadienne à Philadelphie.

				$ cts.	$ cts.
1876.					
22	avril	J. Perrault	Télégramme, voiture		15 35
15	do	do	do do		33 00
16	décemb.	do	Retour de Philadelphie à Montréal	21 00	
16	do	do	Voyage à Ottawa et retour	11 00	
16	do	do	do trois jours	18 00	
1	do	do	Télégraphie	7 50	
1	do	do	Billets et timbres-poste	4 50	
1	do	do	Blanchissage	3 50	
22	do	do	Ottawa et retour	20 00	
22	do	do	Menues dépenses	5 00	
22	do	do	do comptes	10 18	
22	do	do	Payé billet de passage de Lavigne	10 00	
					110 68
1877.					
24	mars	do	Montréal à Ottawa	28 00	
24	do	do	do	15 00	
24	do	do	do	37 00	
					80 00
1	février	do	do	20 00	
1	do	do	do	17 00	
					37 00
10	do	do	do	18 50	
10	do	do	do	12 00	
					30 50
7	do	do	do	31 00	
7	do	do	do	25 00	
					56 00
24	do	do	Frais de route		4 00
					366 53

DÉPENSE—J. PERRAULT—Du compte de remboursement.

			$ cts.
1877			
31	mars	J. Perrault, frais de route jusqu'au 16 mars	84 50

RÉPONSE

(153)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 21 avril 1879, demandant communication de toute correspondance de quelque provenance que ce soit en possession du gouvernement, depuis 1874, concernant les naufrages et le cabotage dans les eaux du Canada, et la réciprocité avec les Etats-Unis dans ces matières ; ainsi que du rapport de M. John Lewis au ministre des douanes au sujet des naufrages et du remorquage dans les eaux canadiennes.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 3 mai 1879

OTTAWA, 30 avril 1879.

MONSIEUR,—En vous renvoyant l'adresse ci-incluse de la Chambre des Communes en date du 21 du courant, demandant la correspondance relative aux naufrages et au cabotage dans les eaux du Canada, etc., j'ai l'honneur de vous informer que tous les documents se rattachant à ce sujet ont été fournis en conformité d'un ordre de la Chambre portant la date du 24 mars dernier et vous ont été transmis avec ma lettre du 15 du courant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. JOHNSON.

E. J. LANGEVIN, écr.,
Sous-secrétaire d'État,
Ottawa.

OTTAWA, 24 avril 1879.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 22 du courant (no. 222) me communiquant un ordre de la Chambre des Communes, demandant copies de toute correspondance de quelque provenance que ce soit en possession du gouvernement depuis 1874, concernant les naufrages et le cabotage dans les eaux du Canada, ainsi que le rapport de M. John Lewis au ministre des douanes au sujet des naufrages et du remorquage dans les eaux canadiennes, j'ai l'honneur de vous informer que ce département vous a déjà communiqué toute la correspondance en sa possession au sujet de la réciprocité entre le Canada et les Etats-Unis relativement aux secours à porter aux navires naufragés, en conformité d'un ordre de la Chambre en date du 24 mars dernier au sujet de la législation réciproque relativement à l'emploi des remorqueurs de sauvetage dans les eaux du Canada et des Etats-Unis. Quant au rapport de M. Lewis au ministre des douanes, et à la correspondance relative au cabotage dans les eaux canadiennes, le département des douanes vous fournira, je n'en doute pas, les renseignements qu'il vous faut.

Je vous renvoie l'ordre de la Chambre ainsi que votre lettre portant la date ci-haut mentionné.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. SMITH,

Député du ministre de la marine.

A E. J. LANGEVIN, écr.,
Sous-secrétaire d'État,
Ottawa.

RÉPONSE

(154)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 10 mars 1879 ;—Pour un état indiquant :—1o. Le nombre d'hommes employés à la réparation du quai de Berthier, dans le comté de Montmagny, chaque année depuis 1874 :—2o. Les noms des surveillants des dits travaux ;—3o. Les noms des personnes à qui l'argent a été remis ;—4o. Le montant remis chaque année à ces personnes ; avec copie de tous documents, correspondance et bordereaux de paie, concernant les dits travaux.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 5 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

MESSAGE.

LORNE,

Le Gouverneur-Général transmet à la Chambre des Communes copie d'une dépêche qu'il a adressée au très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies, au sujet du tarif qui vient d'être soumis à la législature.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
OTTAWA, 5 mai 1879.

(No. 77.)

OTTAWA, 19 mars 1879.

MONSIEUR,—Je vous adresse avec la présente:

1o. Un exemplaire du nouveau tarif.

Pour le discours du ministre des Finances, voyez le *Citizen* d'Ottawa du 15 mars 1879. Pour les discours de MM. Cartwright et Mackenzie, voyez le *Globe* de Toronto, 17 mars. Pour le discours du Dr. Tupper, voyez le *Citizen* du 19 mars. Ci-annexée une liste des journaux dont des extraits ont été envoyés.

2o. Les discours budgétaires du ministre des Finances, et la réponse de l'honorable R. J. Cartwright, ci-devant ministre des Finances, ainsi que les discours de l'honorable A. Mackenzie et de l'honorable C. Tupper.

3o. Les principaux articles des journaux ministériels et oppositionnistes.

4o. Un mémoire du ministre des Finances, indiquant jusqu'à quel point l'Angleterre est relativement favorisée par le nouveau tarif.

Et j'ai l'honneur d'ajouter, qu'après six années de prospérité, anormale suivant quelques-uns, où le trésor s'est trouvé à la fin de l'exercice 1870-71, avec un excédant de $3,000,000, et de près de $4,000,000 après celui de 1870-71, il s'est opéré une réaction dans les affaires du pays, et depuis 1875, bien que le gouvernement de M. Mackenzie ait eu recours à une augmentation des impôts, les déficits ont été de $1,900,785 en 1875-76; de $1,460,027 en 1876-77; de $1,128,147 en 1877-78, et d'environ $800,000 ou plus pour le premier semestre de l'exercice 1878-79.

Qu'en dépit de l'augmentation de la population les recettes de l'excise et des douanes ont diminué. L'exercice qui en 1873-74 avait donné $5,594,903 n'a produit que $4,858,671 en 1878-79, tandis que les recettes des douanes ont diminué de $15,-351,011 en 1873-74à $12,782,824 en 1877-78.

Les timbres d'effets de commerce ont aussi subi une réduction dans leur rendement. La différence entre le revenu des exercices 1873-74 et 1877-78 a donc été comme suit.

$2,568,187	Douanes.
736,232	Excise.
43,738	Timbres d'effets.

Soit, une diminution totale de $3,348,157 dans le revenu provenant des impôts.

Que les charges fixes, pour dettes, etc., aux gouvernements provinciaux ont été portées de $10.255,798 qu'elles étaient en 1873-4 à $11,659,523 en 1877-8, soit une augmentation de $1,403,725. Ces charges étant fixes ne peuvent être réduites. Les subventions n'ont diminué que de $280,000.

Que les obligations du Canada pour travaux publics le 1er juillet 1878, sont comme suit :

(*a*) Pour l'achèvement des canaux Lachine et Welland	$5,500,000
(*b*) Pour la construction du chemin de fer du Pacifique depuis le lac Supérieur jusqu'à la rivière Rouge	6,000,000
(*c*) Pour la construction de l'embranchement de la rivière des Français sur le lac Huron à Pembroke	1,500,000
En tout	$16,000,000

En sus de ces obligations, le Canada a encore les dettes suivantes qui deviendront dues en Angleterre d'ici à quelques années :

En 1880, $6,665,813 ; en 1881, $1,321,300 ; en 1882, $2,641,626 ; en 1883, $1,639,580 ; en 1884, $1,305,240 ; et en 1885, $32,467,665.

Qu'en conséquence de la diminution dans le revenu, des exigences du service public, et des intérêts à payer sur la dette, etc., etc., le nouveau budget doit donner une augmentation d'au moins $2,000,000 pour faire face à la situation.

Le gouvernement actuel a été porté au pouvoir par une forte majorité en septembre 1878, la lutte des élections générales s'étant faite entre les deux politiques ayant respectivement pour base un tarif purement fiscal et un tarif protecteur.

Les chefs de l'Opposition d'alors étaient les zélateurs d'un tarif protecteur des industries du pays ; mais le gouvernement qu'ils ont formé depuis ne veut pas avoir recours à la taxe directe.

Il désire aussi signaler l'hostilité du gouvernement américain en matière de tarif, et le fait que les manufacturiers des Etats-Unis ont formé entre eux de telles combinaisons d'organisation qu'aussitôt qu'une industrie quelconqne prend naissance au Canada le marché canadien est aussitôt emcombré du produit américain similaire vendu à sacrifice ; l'effet de telles combinaisons étant le même que celui d'une prime que paierait le gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

LORNE.

Au très-honorable
Sir M. E. Hicks Beach, bart.

Liste des journaux dont il a été fait des extraits d'articles sur le tarif, communiqués en même temps que la dépêche no. 77, du 19 mars 1879.

Citizen, Ottawa	Mars	15	*Spectator*, Hamilton	Mars	17
Free Press, Ottawa	"	15	*Herald*, Montréal	"	17
Mail, Toronto	"	15	*Gazette*, Montréal	"	17
Globe, Toronto	"	15	" "	"	17
Gazette, Montréal	"	15	*Free Press*, London	"	18
Free Press, Ottawa	"	17	*Globe*, Toronto	"	18
Advertiser, London	"	17	*Citizen*, Ottawa	"	19
Free Press, London	"	17	*Chronicle*, Halifax	"	17
Mail, Toronto	"	17	*Herald*, Montréal	"	19
" "	"	17	*Gazette*, Montréal	"	19
Globe, Toronto	"	17	*Citizen*, Ottawa	"	20

Mémoire pour accompagner le tableau des augmentations dans les droits sur les articles importés au Canada, considérées au point de vue de leurs effets probables sur le commerce avec la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et les Antilles.

L'effet général des augmentations dans les droits sera certainement de diminuer les importations des Etats-Unis et de rétablir les relations commerciales qui existaient autrefois entre le Canada et les Antilles, tandis que si le commerce avec la Grande-Bretagne s'en trouve aucunement affecté, ce devra être dans le sens d'une augmentation, ce qui ne peut manquer d'être le cas dans plusieurs branches de commerce. L'impulsion qu'on va donner aux industries canadiennes, surtout aux industries manufacturières, ne diminuera pas la nécessité d'importer encore en ce pays de grandes quantités des différents produits que nous fournit aujourd'hui la Grande-Bretagne ; au contraire, si, comme on s'y attend, cette augmentation dans les droits a pour résultat de rétablir la prospérité, l'effet ne peut manquer d'être très-favorable aux intérêts mercantiles et manufacturiers de la Grande-Bretagne. Quelques exemples serviront à démontrer la chose.

Parmi les produits aujourd'hui exempts de droits et que l'on se propose de frapper d'impôts, l'un des plus importants est la houille. Cet article nous a jusqu'à présent été fourni principalement par les Etats-Unis, et le peu qui nous en est venu d'Angleterre, a été apporté comme lest par les navires. C'est donc sur les propriétaires de ces navires que va retomber l'impôt, mais cela n'aura pas assez d'importance pour causer une grande diminution dans le chiffre de l'importation. En 1878 il a été importé des Etats pour $2,667,000 de houille, tandis qu'il ne nous en est venu que pour $387,454 de la Grande-Bretagne. L'impôt est de 50 cts. par tonne ou environ 15 pour cent *ad valorem.* S'il a pour effet de stimuler l'exploitation des houillères de la Nouvelle-Ecosse, ce qu'elles produiront de plus qu'aujoud'hui aura son marché dans la province de l'Ontario où l'on consume presque exclusivement aujourd'hui la houille des Etats-Unis, et la consommation de la houille anglaise dans les provinces maritimes n'en sera pas moindre.

En 1878 nous avons importé pour $341,099 d'animaux : $338,015 des Etats-Unis et pour $3,084 de la Grande-Bretagne. L'impôt a été porté de 18 pour cent à 20 pour cent ; mais le résultat ne peut être que de diminuer les importations des Etats-Unis sans effet appréciable sur le commerce anglais.

Une classe de produits d'une importance beaucoup plus considérable sont les cotonnades de toutes sortes. Les importations totales de coton en 1878 se sont élevées à environ $8,000,000, et celles des cotonnades sur lesquelles les impôts ont été considérablement augmentés ont été d'environ trois millions—environ $1,000,000 pour les produits de la Grande-Bretagne et le reste pour ceux des Etats-Unis. Ces articles étaient surtout les cotons à meilleur marché, blanchis et non blanchis, jeans, denims et autres. L'augmentation des droits va certainement diminuer l'importation des Etats-Unis, et la consommation s'alimentera avec les produits des fabriques canadiennes et de celles de l'Angleterre, et le commerce avec celle-ci ne saurait qu'augmenter au lieu de diminuer en conséquence du nouveau tarif.

Les tissus de coton de qualités supérieures, dont nous avons importé une valeur d'environ $5,000,000, nous sont principalement fournis par la Grande-Bretagne, et l'augmentation des droits sur ce coton n'est que de 2½ pour cent *ad valorem*, ce qui ne saurait faire diminuer le commerce d'autant moins que les fabriques canadiennes ne sont pas encore en état de fabriquer ces produits. En 1878, l'Angleterre nous a fourni $4,000,000 de ces produits, contre $1,000,000 fourni par les autres pays.

On peut en dire autant des lainages. On pourrait fixer à $8,500,000 la valeur totale des lainages importés en 1878, dont la Grande-Bretagne nous a fourni pour environ $7,000,000. Sur ce chiffre les qualités supérieures représentent une somme d'environ $5,000,000, et sur cette classe de produits, les droits ne sont portés que de 17½ à 20 pour cent ; or, comme ils ne peuvent être fabriqués au Canada et ne peuvent être fournis par les Etats-Unis autrement qu'à des prix beaucoup plus élevés que ceux des produits anglais, le commerce, ne saurait diminuer en conséquence d'une faible augmentation de 2½ pour cent dans l'impôt.

Le fer, en barres et en baguettes, la tôle, etc., ont été jusqu'à présent admis en ne payant que le très faible impôt de 5 pour cent, et la valeur totale des importations de ces articles a été en 1878 de $2,400,000 ; celles nous venant de la Grande-Bretagne

représentant un chiffre d'environ $1,600,000. Les droits ont été portés à 10, 12½, 15 et 17½ pour cent, mais une grande partie du fer nous viendra nécessairement de la Grande-Bretagne, attendu que les prix du marché américain ne permettront pas au Canada de se fournir à ce marché, et la seule diminution qui soit probable viendra du progrès que feront les fabriques canadiennes, mais elle se fera plutôt sentir sur le commerce avec les Etats-Unis.

Quant au fer ouvré, la chose est différente. La valeur totale des importations en 1878, a été de $3,300,000; sur cette somme $2,437,000 représentent le chiffre des importations qui nous sont venus des Etats-Unis. Ces importations ont principalement consisté en articles de fonte et de ferronnerie commune, tandis que la balance, $861,500, représente la coutellerie, et les articles de qualité supérieure en fer ou en acier, classe de produits que ni les Etats-Unis ni le Canada ne peuvent fournir à l'heure qu'il est. L'augmentation des droits sur ces articles varie de 2½ à 7½ pour cent; pour quelques produits d'importation secondaire, ils ont été élevés de 10 pour cent. Les plus faibles augmentations portent sur les produits qui nous viennent de la Grande-Bretagne, tandis que les plus fortes tombent sur des articles qui, jusqu'à présent, nous ont été fournis par les Etats-Unis, mais que le Canada peut produire et produira dorénavant.

Quant aux droits sur les livres et les publications périodiques, l'assiette de l'impôt est à l'avantage des publications d'un certain niveau littéraire. L'effet de remplacer le droit *ad valorem* de cinquante pour cent par un droit spécifique de six centins par livre sera de faire porter la charge surtout sur les ouvrages de peu de valeur littéraire ou morale, tandis que les ouvrages de valeur dont le prix est plutôt basé sur leur mérite littéraire que sur leur forme matérielle, ne porteront qu'un faible droit proportionnel, et les livres de même volume, mais de valeur intrinsèque comparativement minime, porteront une charge proportionnellement beaucoup plus forte. A la première catégorie appartiennent une grande partie des livres importés d'Angleterre, et à la seconde une partie également considérable de ceux qui viennent des Etats-Unis. Les bibles et livres de piété continuent à porter le droit de cinq pour cent, et les réimpressions des ouvrages protégés par les droits d'auteur en Angleterre sont frappées de 12½ pour cent au bénéfice des propriétaires, en sus du droit de six centins par livre.

Les impôts sur les grains de toutes sortes, et les farines, ont été basés sur la valeur respective des produits, et se réduisent à une moyenne d'environ 10 pour cent. La Grande-Bretagne ne nous fournit de ces produits qu'une proportion insignifiante, si faible en vérité que cette importation ne peut être considérée que comme tout-à-fait accidentelle. Comme on verra par le tableau ci-joint, le droit *ad valorem*, de 25 pour cent sur les sucres de qualités supérieures ont été nominalement elevés à 35 pour cent, tandis que le droit spécifique reste ce qu'il était auparavant.

Ce droit *ad valorem*, sera cependant à l'avenir prélevé sur le prix net du sucre importé directement de l'endroit de sa provenance, sans égard à l'emballage, etc., ce qui n'est réellement guères plus qu'une augmentation de cinq pour cent; tandis que la loi applique aussi l'impôt aux drawbacks sur les sucres raffinés par les Etats-Unis et les autres pays. Cette disposition rend le droit sur les sucres raffinés de la Grande-Bretagne beaucoup moindres que ceux qui portent les produits similaires importés des Etats-Unis, vu que leur drawback est en moyenne égal à environ 2½ centins par livre frappée du droit *ad valorem*.

Un des autres résultats qu'aura le remaniement du tarif sera d'augmenter de beaucoup le commerce direct entre le Canada et les Antilles, ce commerce étant d'une grande importance pour les propriétaires de navires et les exportateurs de poissons, de bois et d'autres produits canadiens.

Les soies, satins et velours, principalement importés de la Grande-Bretagne pour une valeur de $1,500,000 annuellement n'ont subi qu'une augmentation de droits de 2½ pour cent; en outre, les droits sur les différents menus produits importés de la Grande-Bretagne, pour environ $4,000,000, sont aussi portés par le nouveau tarif à 20 pour cent, soit une augmentation de 2½ pour cent; tandis que sous ce tarif, une proportion de $15,000,000 ou $18,000,000 sur les $25,000,000 des différents produits importés des Etats-Unis en franchise en 1878, sera frappée de droits, soit spécifiques, soit *ad valorem*, soit encore des deux à la fois.

TABLEAU indiquant la quantité et la valeur des principaux articles importés de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis au Canada; ainsi que les droits sur ces articles d'après l'ancien et le nouveau tarifs.

Articles.		Importés en 1878 de la Grande-B'etagne	Importés en 1878 des Etats-Unis.	Droits sous l'ancien tarif.	Droits sous le tarif actuel	Observations.
Instruments aratoires	$	9,752	132,053	17½ pour cent *ad valorem*	25 pour cent *ad valorem*	
Animaux	"	3,084	338,015	10 do do	20 do do	Les animaux importés de la Grande-Bretagne le sont surtout pour l'amélioration des races, et sont admis en franchise.
Livres—Publications périodiques et brochures, reliés, etc.	"	370,069	451,436	5 do do	6 centins par lb.	
Ré-impressions d'ouvrages anglais enregistrés	"	....	3,550	12½ do do	6cts. par lb. et 12½ p. c.	
Cartes à jouer	"	9,301	4,380	25 do do	30 pour cent *ad valorem*	
Billards—4½ x 9 pieds	"	175	11,129	17½ do do	$22.50 ch'q. et 10 p. c. *ad valorem*	
5 x 10 "				17½ do do	$25.00 do do	
5½ x 11 "				17½ do do	35.00 do do	
6 x 12 "				17½ do do	40.00 do do	
Articles en cuivre jaune	"	22,351	64,915	17½ do do	30 pour cent *ad valorem*	
Céréales :—orge	Bois.	65	302,082	En franchise	15 centins par boisseau	
Maïs	"	30	7,387,477	do	7½ do	
Avoine	"	76	2,162,216	do	10 do	
Riz	Livres	5,483,447	950,692	1 centin par lb	1 centin par lb	
Blé	Bois.	8	5,635,403	En franchise	15 centins par boisseau	
Pois	"	956	8,595	do	10 do	
Fèves				do	15 do	
Farine de blé-d'inde	Barils	....	226,266	do	40 centins par baril	
Farine d'avoine	"	756	2,249	do	½ centin par lb.	
Farine de blé et de seigle	"	1,524	314,747	do	50 centins par baril	
Balais et brosses	$	20,319	22,707	17½ pour cent *ad valorem*	25 pour cent *ad valorem*	
Bougies,—suif	Livres	1,858	12,134	do do	2 centins par lb.	
Cire paraffine	"	198,452	70,210	do do	4 do	La plupart de ces bougies sont de spermacéti ou de cire autre que la paraffine et tombent dans la catégorie des 20 pour cent.
Autres				do do	20 pour cent *ad valorem*	
Voitures	$	2,130	83,504	do do	25 do do	
Porcelaine	"	27,926	9,657	do do	20 do do	
Horloges	"	7,420	59,770	do do	35 do do	
Houille—Anthracite	Ton'x.	2,582	404,389	En franchise	50 centins par tonneau	Voir Mémoire.
Bitumineuse	"	124,614	331,323	do	do	

TABLEAU indiquant la quantité et la valeur des principaux articles importés au Canada, etc.—*Suite.*

Articles.		Importés en 1878 de la Gr'de-Bretagne.	Importés en 1878 des Etats-Unis.	Droits sous l'ancien tarif.	Droits sous le tarif actuel	Observations.
Cuivre jaune—Vieux, en barres, en boulons et en feuilles, etc	$	76,338	24,195	En franchise	10 per cent. *ad valorem*	
Tuyaux de cuivre sans soudure	"	1,648	5,728	17½ pour cent *ad valorem*	10 do do	
Autres articles en cuivre	"	8,637	15,884	do do	30 do do	
Cotons—Jaunes, blanchis ou non, coton à draps de lit, drills, toile de coton, coton ouaté ou peluché, non teints, peints ou imprimés	Vgs.	5,372,893	7,398,741	.....	1 centin par vg. carrée et	
do do	$	431,807	539,763	17½ pour cent *ad valorem.*	15 p. cent *ad valorem*	
Jeannettes, denims, drills, coutils, guingamps, plaids, coton ouaté ou peluché, toiles et drills de coton, teints ou colorés, cotonnades, etc, etc	Vgs.	549,925	1,584,351	.....	2 centins par vg. car. et	
do do	"	47,125	141,955	17½ pour cent *ad valorem.*	15 p. cent *ad valorem*	
Ouate, en livres et en feuilles, chaîne de coton, fil à tricoter,—etc., etc. / do do blanchis, teints ou colorés	"	692	14,674	do do / do do	2 cts. par lb. et 15 pour cent *ad valorem* / do do	
Vêtements	"	174,288	191,441	do do	30 pour cent *ad valorem*	
Coton ouvré, autres articles de	"	3,735,249	1,622,752	do do	20 do do	
Poterie et faïence, brune ou colorée, et poterie de Rockingham / Faïence blanche, faïence en granit ou fer et poterie couleur crême / Tout autre faïence ou poterie	"	385,038	45,890	do do / do do / do do	25 do do / 30 do do / 20 do do	La plus grande partie de la poterie, représentant problement $300,000, est soumise à 20 pour cent seulement.
Fruits secs	Livres	3,872,863	6,127,404	17½ pour cent *ad valorem.*	1 centin par lb	
do	$	166,018	261,430	.....	.....	
Fruits verts:—pommes	"	2,666	93,706	10 pour cent *ad valorem*	40 centins par baril	
Raisins	"	9,833	18,199	do do	1 centin par lb	

Citrons et oranges.................	"	121,899	112,315	do do ...	20 pour cent *ad valorem*...	
Autres..................................	"	62	109,112	do do ...	do do ...	
Fourrures, articles en.....................	"	129,187	67,892	17½ do do ...	25 do do ...	
Meubles de maison........................	"	12,201	387,270	do do ...	35 do do ...	
Appareils d'éclairage au gaz, etc.....	"	11,113	73,823	do do ...	30 do do ...	
Verre et verrerie : –						
Dames-jeannes, couvertes en osier ou non, bout., flacons, isoloirs, jarres à fruits, boules de verre, abat-jour, lampes et chem. de lampes, globes, verre de couleur, fig. et ém., peint, vitrific, etc.....	"	69,729	12,743	do do ...	30 do do ...	Les importations de verre et de verrerie se sont élevées à $800,000 en 1878, mais la plus forte partie de ces produits importés représentant une valeur de $600,000, y compris les verres à vitre et la verrerie commune, sont maintenant soumis à un droit de 20 p. cent, soit une augmentation de 2½ pour cent. Voir Memoire.
Autres verreries........................	"	117,544	408,443	do do ...	20 do do ...	
Ouvrages en caoutchouc.................	"	56,078	192,261	do do ...	25 do do ...	
Fer et ouvrages en fer :—						
En gueuse..................................	Ton'x.	26,174	3,913	En franchise....................	$2 par tonne....................	
Barres laminées ou martelées, y compris barres plates, rondes et car., bandages et cercles, tôle à chaudière et autre, tôle du Can., barres à clous et carvelles, et tout autre fer non dénommé............	$	1,436,328	224,165	5 pour cent *ad valorem*....	17½ pour cent *ad valorem*.	
Baguettes rondes, laminées et roulées, de moins d'un ½ pc. de diam.	"	90,473	33,357	do do	10 do do ...	
Rails de fer ou barres de ch de f...	"	233,133	51,923	En franchise....................	15 do do ...	
Eclisses, aiguilles de croisem't, etc.	"	44,585	13,243	do	17½ do do ...	
Ferblanc	"	348,613	61,254	5 pour cent *ad valorem*....	10 do do ...	
Fontes, brutes.......................... }	"	34,202	362,518	17½ do do	20 do do ...	
do ouvrées, poêles, etc....... }				17½ do do	25 do do ...	
Locomotives, autres machines à vapeur, chaudières et machines		137,832	507,705	17½ pour cent *ad valorem*.	25 do do ...	
Tuy'x passés à la filièr. et sans soud.		80,839	154,237	do do ...	10 do do ...	
Broq., p'tes et petits clous s. tête } Clous et carvelles .... }	"	24,562	154,679	do do ...	30 do do ...	
Machines à coudre........................	No.	3,097	2,938	do do ...	¾ centin par lb. et 10 pour cent. *ad valorem*..........	
do	$	29,308	67,259	do do ...	$2 chaque et 20 pour cent *ad valorem*................	
Ferrures à l'usage des constructeurs, ébénistes, tapissiers, carrossiers, selliers et entrepreneurs de pompes funèbres .... }	"	466,274	1,731,766	do do ...	30 pour cent *ad valorem*..	
Toute autre ferronnerie........... }				do do ...	20 do do ...	
Saindoux fondu........................ }	"	14,904	2,324,967	1 centin par lb..............	2 centins par lb.............	
do en branche.................. }				do	1½ do	

TABLEAU indiquant la quantité et la valeur des principaux articles importés au Canada, etc.—*Suite.*

Articles.		Importés en 1878		Droits sous l'ancien tarif.	Droits sous le tarif actuel	Observations.
		de la Grande-B'etagne	des Etats-Unis.			
Orgues de salon, savoir :						
Orgues à tuyaux à anche, 2 jeux de tuyaux	$	32	118,255	17½ pour cent *ad valorem*	$10 chaque et 10 pour cent *ad valorem*	Ces impôts ne sont guères plus élevées que ceux dont étaient ci-dev. les instrum. de qualités supérieures, et pèsent plus fortement sur ceux de qualit. inférieures.
Orgues à tuyaux à anche, ayant plus de 2 et pas plus de 4 jeux				do do	15 do do	
Orgues à tuyaux à anche, ayant plus de 4 et pas plus de 6 jeux				do do	20 do do	
Orgues à tuyaux à anche, ayant plus de six jeux de tuyaux				do do	30 do do	
Pianos :						
Carrés, de pas plus de 7 octaves	"	9,636	341,067	do do	$25 chaq. et 10 pour cent.	L'observation qui précède s'applique également à ces instruments.
do autres				do do	30 do do	
Droits				do do	30 do do	
Grands pianos de concert				do do	50 do do	
Sel	Boiss.	1,964,591	183,260	En franchise	......	En franchise lorsque importé de la Grande-Bretagne ou des possessions britanniques, ou pour l'usage des pêcheries.
do				do	8 cent. p. 100 lbs. en gren.	
do				do	12 do sac	
Sucre, au-d'sus du No. 14, ty. de Holl.	Lbs.	47,611,106	40,897,269	1 cent. par lb. et 25 pour cent. *ad valorem.*	1 centin par lb. et 35 pour cent.	
do do do	$	2,530,445	2,484,372			
Sucre égal au No. 9 et non au-dessus du No. 14	Lbs.	5,596,962	4,039,498	¾ cent. par lb. et 25 pour cent.	¾ centin par lb. et 30 pour cent.	
Sucre égal au No 9 et non au-dessus du No. 14	$	243,026	207,509			
Sucre au-d'sous du No. 9, ty. de Holl.	Lbs.	30,094	258,568	½ cent. par lb. et 25 pour cent.	½ centin par lb. et 30 pour cent.	
do do	$	1,282	9,983			
Melado, etc.	Lbs.	......	16,894	⅜ cent. par lb. et 25 pour cent *ad valorem.*	⅜ centin par lb. et 30 pour cent *ad valorem.*	
do	"	......	438			
Sirops, suc de canne, etc.	"	13,238	4,008,784	⅝ cent. par lb. et 25 pour cent.	⅝ centin par lb. et 30 pour cent.	
do do	$	629	120,172			
Mélasses, si elles sont destinées au raffinage	"	......	......	73 centins par 100 lbs.	25 p. cent si directement du lieu de provenance, si non, 30 pour cent.	

Mélasses, si elles ne sont pas destinées au raffinage	"	8,194	295,435	25 pour cent	15 pour cent si directement du lieu de provenance, si non, 20 pour cent.	
Thé, noir	Lbs.	3,426,536	1,666,094	5 cents par lb	2 cts. par lb. et 10 pour cent *ad valorem.*	
do do	$	788,905	411,381			
do vert	Lbs.	1,254,154	4,144,872	6 cts. par lb	3 cts. par lb. et 10 pour cent *ad valorem.*	
do do	$	250,955	1,006,633			
Lainages :						
Châles, couvertures de laine, flanelles, draps, doeskins, casimires, tweeds, étoffes à habits et manteaux, laine filée, effets tricotés, bonneterie, etc	"	1,433,358	113,374	17½ pour cent	7½ cts. par lb. et 20 pour cent *ad valorem.*	
Confections et vêtements de toute sorte	"	759,439	128,446	17½ do	10 cts. par lb. et 25 pour cent *ad valorem.*	
Tapis, de laine	"	251,497	14,253	17½ do	10 cts. par verge carrée et 20 pour cent.	Non compris les tapis connus sous les noms de *Bruxelles* et autres de même nature, lesquels ne sont augmentés que de 25 pour cent.
do de laine et de coton	"	96,000	8,058	17½ do	5 cts. par verge carrée et 20 pour cent.	
Autres lainages	"	5,530,623	147,614	17½ do	20 pour cent *ad valorem*	

RÉPONSE

(156)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879;—Pour copie de tous comptes et états indiquant le détail, et les prix des articles, comprenant les navires, le charbon, l'huile et tous autres articles fournis au département de la marine et des pêcheries par la ci-devant maison commerciale Mitchell et Cie., de Montréal, depuis le 1er janvier 1870 jusqu'au 1er janvier 1874;—aussi, un état indiquant le nombre de navires frêtés, par la dite maison Mitchell et Cie., ou par son intermédiaire, les dates de ces nolisements, les montants payés, et à qui, et le tonnage des navires;—aussi, un état indiquant le montant total des sommes payées par le dit département à la dite maison Mitchell et Cie., durant la susdite période.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 6 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(157.)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 avril 1879, demandant copie de toute correspondance échangée entre les gouvernements de Terreneuve et du Canada, et entre le gouvervement du Canada et toute personne quelconque, au sujet des droits de douanes que le gouvernement de Terreneuve impose sur le sel, les barils, etc., employés par les pêcheurs à bord des navires canadiens qui fréquentent les côtes de Terreneuve et cette partie des côtes du Labrador sur lesquelles Terreneuve a juridiction, et au sujet des droits de phares imposés à nos bateaux de pêche qui fréquentent ces côtes.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 5 mai 1879.

Le marquis de Lorne à sir John Glover.

OTTAWA, 25 janvier 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une lettre du secrétaire d'Etat du Canada, renfermant copie d'une lettre adressée au ministre de la marine et des pêcheries par M. John A. McKasey, d'Halifax, N.-E., relativement à l'imposition de droits de phares sur les navires du Canada à Terreneuve.

Je vous serais très-obligé d'attirer l'attention de vos aviseurs, afin qu'ils donnent à mon gouvernement toutes les informations nécessaires au sujet des droits de phare imposés à Terreneuve.

J'ai, etc.,

LORNE.

A Son Excellence
Sir JOHN GLOVER, M.R.,G.C.M.G,,
Gouverneur de Terreneuve.

Sir John Glover au marquis de Lorne.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
TERRENEUVE, 22 mars 1879.

(No. 28.)

MILORD.—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Seigneurie, du 25 janvier, avec son contenu, ayant rapport à l'imposition de droits de phares sur les navires du Canada à Terreneuve. Il paraît, d'après l'extrait des procès-verbaux des mon conseil exécutif, dont j'ai l'honneur de vous transmettre copie, que les droits dont on se plaint ont été imposés par malentendu. La perception de ces droits des navires du Canada sera discontinuée à l'avenir, et la somme déjà reçue sera remboursée au gouvernement fédéral.

J'ai etc.,
JOHN H. GLOVER.

Au très honorable
Marquis de Lorne, C. T., G. C. M. G.,
etc., etc., etc.,
Gouverneur-général.

Extrait des procès-verbaux du conseil exécutif de Terreneuve.

Le conseil ayant examiné le sujet de la lettre du gouverneur-général à Son Excellence le gouverneur, en date du 25 janvier 1879, et son contenu, au sujet de la perception de droits de phares par les employés de Terreneuve des navires du Canada, qui arrivent dans les ports de la côte de Terreneuve où des phares ont été construits et sont entretenus par le gouvernement du Canada.

Le conseil est d'opinion que les navires canadiens enregistrés arrivant du Canada dans les ports en question, devraient être exemptés du paiement des droits de phares, dont l'imposition durant la dernière saison, semble avoir eu lieu par malentendu à cause de l'exemption qu'on aurait dû faire en faveur des navires canadiens.

Le montant des droits de phares ainsi perçus devrait être remboursé au gouvernement du Canada.

E. D. SHEA,
Greffier, conseil exécutif.

OTTAWA, 30 avril 1879.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre no. 224, du 23 avril 1879, je vous inclus une réponse à une adresse de la Chambre des Communes, en date du 21 avril 1879, demandant copie de toute correspondance échangée entre les gouvernements de Terreneuve et du Canada, et entre le gouvernement du Canada et toute personne quelconque au sujet des droits de douanes que le gouvernement de Terreneuve impose sur le sel, les barils, etc., employés par les pêcheurs à bord des navires canadiens qui fréquentent les côtes de Terreneuve et cette partie des côtes du Labrador sur lesquelles Terreneuve a juridiction, et au sujet des droits de phare imposés à nos bateaux de pêche qui fréquentent ces côtes.

Je vous renvoie aussi votre lettre, en même temps que l'ordre de la Chambre.

J'ai l'honneur, d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

WM. SMITH,
Député du ministre de la marine.

A E. J. LANGEVIN, écr.,
Sous-secrétaire d'Etat.

LISTE DES DOCUMENTS.

Département des douanes, Terreneuve, etc., et correspondance ayant rapport aux règlements.

1. Lettre de John A. McKasey à l'honorable ministre de la marine, en date d'Halifax le 13 décembre 1878, se plaignant de ce que les employés de la douane du gouvernement de Terreneuve perçoivent des droits de phare dans cette partie de la côte de Terreneuve située entre le Cap Ray, dans le golfe Saint-Laurent, et le Cap Norman, dans le détroit de Belle-Ile, et sur la côte du Labrador dans le voisinage du détroit. De plus, un compte de l'argent dépensé par le gouvernement fédéral dans le cours de l'année 1877, etc.,

2. Copies de reçus de la douane de Terreneuve, datés de mai et juin 1878.

3. Copie d'une lettre du député du ministre de la marine, datée du 26 décembre 1878, à John A. McKasey, écr., accusant réception de sa lettre du 13 décembre, et l'informant que l'affaire sera soumise au ministre de la marine à son retour à Ottawa.

4. Copie d'une lettre du député du ministre de la marine à l'honorable J. C. Aikins, secrétaire d'Etat, en date du 15 janvier 1879, renfermant une lettre de M. John A. McKasey, au sujet des droits de phares perçus des navires du Canada, dans les ports de Terreneuve, et le priant de l'envoyer au secrétaire colonial de Terreneuve, etc.

HALIFAX, NOUVELLE-ECOSSE,
13 décembre 1878.

HONORABLE MONSIEUR,—Croyant que c'est mon devoir, et au nom des intérêts maritimes du Canada, je prends la liberté de vous faire remarquer ainsi qu'à vos collègues du gouvernement, l'action injustifiable des officiers de douanes du gouvernement de Terreneuve en exigeant des droits de phares de nos navires, sur cette partie des côtes de Terreneuve qui s'étendent du Cap Ray, dans le golfe Saint-Laurent, au Cap Norman, dans le détroit de Belle-Ile, et sur la côte du Labrador qui avoisine le détroit. Sur cette partie de la côte il y a cinq phares, ayant sifflets, et trompettes d'alarme situés aux endroits suivants : Cap Ray, Pointe Riche, Cap Norman, Belle-Ile et Pointe Amour.

Ces phares ont été construits par le gouvernement fédéral ; je puis ajouter de plus qu'il a érigé un sifflet d'alarme à Belle-Ile, (dans le détroit de Belle-Ile,) en 1876, qui à coûté $1,825.37, ce qui prouve que les sommes que notre gouvernement a dépensées de temps à autre sur cette côte pour y établir des phares ont été tirées de nos revenus.

Dans le rapport du ministre de la marine et des pêcheries pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1877, je trouve aux pages 106, 107, 108 et 110, les sommes suivantes inscrites comme ayant été dépensées par notre gouvernement pour l'entretien des phares et des sifflets d'alarme sur les côtes de Terreneuve.

Ces dépenses sont :

Phare et sifflet d'alarme du Cap Ray—salaire du gardien et du mécanicien, entretien du phare, etc	$2,436 99
Phare de la Pointe Riche—salaire du gardien et entretien du phare, etc	792 44
Phare du Cap Norman,—salaire du gardien et entretien du phare	634 47
Phare et sifflet d'alarme de Belle-Ile,—gardien et aides, salaires, entretien du phare, etc	1,653 60
Phare Forteau, à la Pointe Amour,—salaires du gardien et des aides, entretien du phare, etc	1,019 56
Coût moyen de l'entretien annuel	$6,537 06

Outre les frais de construction, $6,537.06 sont donc la somme moyenne dépensée annuellement par notre gouvernement pour l'entretien de phares à Terreneuve, indépendamment de notre part dans l'entretien du phare du Cap Ray.

Ces phares ont été construits pour l'avantage du commerce international, y compris celui de Terreneuve; notre gouvernement ne les a jamais regardés comme une source de revenu; et ils ne devraient pas en être une pour un gouvernement étranger, surtout lorsqu'il y fait contribuer les navires du Canada.

La ligne de conduite que notre gouvernement a adoptée il y a quelques années a été de construire ces phares pour l'avantage du monde entier; et après mûre délibération il a sagement considéré ces phares comme très avantageux au point de vue maritime, pour naviguer d'une manière plus sûre dans le golfe St. Laurent et le détroit de Belle-Ile, et plus particulièrement sur cette partie des côtes qui avoisinent Terreneuve; telles sont les considérations qui ont décidé notre gouvernement à construire les phares ci-dessus mentionnés sur ce qu'on appelle communément la côte française, dont la possession était, à cette époque, en litige entre le gouvernement français et celui de Terreneuve. Cette question n'est pas encore réglée.

Le gouvernement de Terreneuve a établi des droits de phares différentiels; sur ses propres navires il impose un droit de six deniers sterling par tonneau enregistré; sur les navires étrangers et sur ceux du Canada, il impose un chelin sterling par tonneau. Cette échelle a été la règle suivie dans la perception des droits de phares à Terreneuve par le passé, c'est-à-dire en dehors des limites de la côte française; à partir de ce printemps il comprend la côte française et il perçoit maintenant des droits de phares dans tous les ports de l'île.

Si les phares situées sur la côte française avaient été construits par le gouvernement de Terreneuve, nous aurions alors très-peu de raisons de nous plaindre, si ce n'est des droits différentiels.

Pour prouver que des droits de phares ont été perçus de navires canadiens cette année, je vous envoie ci-inclus et ci-joints deux reçus; l'un de $22.50 pour droits de phares payés par le capitaine Francis Glawson sur sa goëlette *Susan and Annie*; l'autre de $11.52 payés par le capitaine John Pope sur sa goëlette *Zephir*; ces deux sommes ont été payées à Bonne Bay à Henry H. Taylor, sous-percepteur à ce port.

Je considère qu'il est inutile de vous envoyer plus de reçus, vu que les deux ci-inclus établiront suffisamment l'injustice.

Lorsque vous considérez d'une manière sérieuse le nombre de navires de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick, et des Canadas qui font le commerce et la pêche sur la côte du Labrador et de Terreneuve, et qui pourraient par affaire ou à cause du mauvais temps entrer dans les ports de cette côte et être forcés de payer un tribut, pour ainsi dire, au trésor de ce gouvernement sous le nom de droits de phares et pour des phares construits et entretenus par notre gouvernement, vous partagerez mon opinion et vous direz avec moi que la manière d'agir du gouvernement de Terreneuve dans cette affaire est tout simplement ridicule. Nos navires ont contribué cette année pour une somme considérable au revenu de ce gouvernement sous forme de droits de phares qui devraient être remboursés à notre gouvernement.

Il est possible que lorsque l'affaire sera officiellement représentée au gouvernement de Terreneuve, il n'hésite pas à régler cette question d'une manière satisfaisante, et remboursera les droits ainsi imposés sur nos navires pour l'entretien de ses phares.

Etant persuadé que vous examinerez sérieusement cette affaire et que vous entrerez le plus tôt possible en correspondance avec le gouvernement de Terreneuve au sujet du remboursement des droits déjà payés et au règlement de cette perception de droits déraisonnable, je vous prie respectueusement d'accuser réception des deux reçus ci-inclus des droits de phares, et d'exprimer votre opinion quant à faire rembourser les droits payés par nos gens, et que vous retrancherez à l'avenir cette taxe pour les phares de cette partie de la côte de Terreneuve.

En terminant, je dois vous dire que le capitaine Glawson, de la goëlette *Susan et Annie*, déclare dans une lettre que j'ai reçue le 9 courant, qu'il s'est rendu sur cette

côte chaque année depuis 23 ans, et que c'est la première fois qu'on lui a demandé et qu'on l'a forcé à payer cette taxe, de là son mécontentement. Il dit de plus que tous nos navires ont été, cette année, obligés de payer ces droits en arrivant dans les ports de Terreneuve.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN A. McKASEY.

A l'honorable J. C. POPE,

Ministre de la marine et des pêcheries,

Ottawa.

MAISON DE DOUANE, BONNE BAY,

TERRENEUVE, 20 mai 1878.

Reçu de Francis Glawson, patron de la *Susan* et *Annie*, d'Halifax, de 94 tonneaux enregistrés, vingt-deux piastres et cinquante-six centins, pour droits de phares.

HENRY H. TAYLOR,

Sous-percepteur.

MAISON DE DOUANE, BONNE BAY,

TERRENEUVE, 5 juin 1878.

Reçu de John Pope, patron du *Zéphir*, d'Halifax, de 48 tonneaux enregistrés, onze piastres et cinquante-deux centins, pour droits de phare.

HENRY H. TAYLOR.

Sous-percepteur.

OTTAWA, 20 décembre 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 13 courant, adressée au ministre de la marine, au sujet de l'action du gouvernement de Terreneuve en percevant des droits de phares des navires canadiens, et je dois vous informer que j'attirerai l'attention du ministre sur cette affaire aussitôt après son retour à Ottawa.

Je suis, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

WILLIAM SMITH,

Député du ministre de la marine.

JOHN A. MCKASEY, écr.,

Halifax, N.E.

OTTAWA, 15 janvier 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus copie d'une lettre reçue de M. John A. McKasey, d'Halifax, au sujet des droits de phares imposés sur les navires canadiens à Terreneuve, et je suis chargé de vous prier de l'envoyer au secrétaire colonial de Terreneuve, en lui demandant d'être assez bon de dire quels droits de phares sont imposés sur les navires à Terreneuve, et s'il y a des droits différentiels en faveur des navires appartenant à cette colonie, et de plus, si les déclarations con-

tenues dans la lettre de M. McKasey sont exactes. Je suis aussi chargé de vous prier de demander copie de l'acte en vertu duquel des droits de phares sont perçus à Terreneuve.

J'ai l'honneur d'être, monsienr,
Votre très obéissant serviteur,

WM. SMITH,
Député du ministre de la marine.

A l'honorable J. C. Aikins,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

Ottawa, 2 mai 1879,

Monsieur,—En vous renvoyant ci-inclus l'adresse de la Chambre des Communes, portant la date du 21 du mois dernier, demandant copie de la correspondance au sujet des droits imposés sur les effets à l'usage des pêcheurs à bord des navires canadiens sur les côtes de Terreneuve, etc., je dois vous informer qu'on ne peut trouver aucune correspondance semblable dans ce ministère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. JOHNSON.

A E. J. Langevin, écr.,
Sous-secrétaire d'Etat,
Ottawa.

RÉPONSE

(158)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 29 avril 1879 ;—Pour un état indiquant : 1o. Les noms et demeures des mécaniciens licenciés, en Canada, ainsi que les classes auxquelles ils appartiennent, et les dates de leurs certificats ; 2o. La somme que chacun d'eux a payée pour sa commission et les diverses sommes annuelles qu'ils ont eu à payer pour leurs certificats sous l'application des lois ou règlements en vigueur, avec indication de ces lois ou règlements, depuis la Confédération.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 7 mai 1879.

RÉPONSE

(159)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 19 février 1879 ;—Pour copie des noms de toutes les personnes qui ont été nommées à des emplois dans le bureau du revenu de l'intérieur, dans le bureau de poste, et dans celui des douanes, à Toronto, entre le 4 novembre 1873 et le 10 octobre 1878 ; la date de leur nomination, leur salaire quand elles ont été nommées, et s'il a été augmenté pendant la susdite période, et dans ce cas, le chiffre de cette augmentation.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 7 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(160)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879;—Pour copie des soumissions et le nom des soumissionnaires, le prix du contrat du steamer *Northern Light*, et de tous les documents qui ont rapport à sa construction; le nom des inspecteurs durant la dite construction, et le salaire à eux payé; le montant payé pour les réparations faites depuis qu'il navigue, ainsi que le montant dépensé pour le faire naviguer entre Pictou et Georgetown, jusqu'au 1er janvier 1879.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 7 mai 1879.

RÉPONSE

(161)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 5 mai 1879;—Pour un état donnant les noms de tous les fonctionnaires publics dans le Nouveau-Brunswick, qui ont droit de recevoir des copies de la *Gazette du Canada.*

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 9 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(162)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879;—Pour copie de la correspondance, des documents et des soumissions relatifs à la fourniture de l'huile de charbon ou autres huiles pour les phares du fleuve St. Laurent, dans la province de Québec, et dans le golfe, depuis 1873; aussi copie de tout contrat, marchés ou conventions passés avec les fournisseurs actuels, comprenant leurs noms, le montant de leurs soumissions, la durée de leurs contrats, et les raisons pour lesquelles les dits contrats leur ont été accordés.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 8 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(163)

A une Adresse du Sénat en date du 21 avril 1879, demandant copie du rapport et des profils relatifs à une exploration pour l'établissement d'un chemin de fer faite depuis le Sault-Sainte-Marie, vers l'est, en 1871, par M. Murdock, ingénieur.

Par ordre.

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

Département du Secrétaire d'Etat,

Ottawa, 8 mai 1879.

Ottawa, 9 février 1872.

Monsieur,—Suivant vos instructions, reçues par moi à Ottawa le 22 juin 1871, je me suis rendu au Sault-Ste-Marie pour procéder aux études de terrain.

J'ai commencé mes opérations sur le côté américain du canal, par la ligne du rivage, au sud du lac Supérieur, prenant des points de triangulation et les reliant à une base, dirigée exactement de l'est à l'ouest, sur l'île Sainte-Marie. J'ai relevé ensuite les rives canadiennes, et j'ai choisi ma ligne de triangulation occidentale pour être l'emplacement d'un pont, après avoir exécuté des sondages sur cette ligne de vingt-cinq pieds en vingt-cinq pieds et constaté que le fond était partout, sous une très-faible épaisseur de surface, un roc de grès. Les résultats de ces premiers travaux sont résumés dans le profil ci-joint.

J'ai de là mené ma ligne vers l'est sur les plats terrains de la rivière Sainte-Marie, en passant à travers une partie du derrière du village Sainte-Marie, immédiatement sous la chaîne de tertres argileux, l'espace de quatre milles, et continué la ligne sur la rive plate de la Sainte-Marie jusqu'à la traversée de la rivière des Racines. Cette traversée nécessitera un pont d'une portée de 100 pieds, établi sur un sol sablonneux, avec un terrassement pour les abords, par les deux extrémités, d'un développement total de 1,200 pieds, et de 15 pieds de hauteur. De là la ligne court à la rivière Desjardins, sur laquelle il faudra jeter un pont de 120 pieds, fondations sur sol argileux, avec un terrassement d'accès sur la rive est de 250 pieds de long et 10 de haut ; sur la rivière suivante—la rivière à l'Echo—un pont d'une portée de 150 pieds, (reposant sur sol d'argile) serait suffisant. A venir jusqu'à ce point, le terrassement se ferait uniquement du déblai des fossés latéraux ; le terrain est formé de sable et de gravier, et offre une surface presque toujours horizontale depuis le Sault-Saint-Marie, faiblement boisée d'une seconde crue de pins, trembles, peupliers-baumiers et merisiers. La distance jusque-là est de dix-huit milles et demi. De l'autre côté de la rivière à l'Echo, le même terrassement se continuerait pendant encore un mille ; ensuite viendrait une tranchée d'un mille ouverte sur le flanc d'une colline, dans un sol sablonneux et plein de cailloux. Au sortir de là, on traverse un terrain de prairie à sous-sol de sable et d'argile, pendant six milles, pour atteindre les plaines de la rivière de Barre, où la pente est douce jusqu'à la traversée. Il y a là, je le dis en

passant, environ 15,000 acres de terrain de prairie, propre à faire des pâturages et et çà et là bouqueté d'arbres. Les traversées de la rivière, au nombre de trois, exigeront des portées de 50 pieds, reposant sur fondations de roc et élevées de 15 pieds au-dessus de l'étiage ordinaire. A cet endroit, il y aura à exécuter quelques travaux de tranchées et de remblais, représentant un mouvement de 500 verges cubes de roche et un certain emprunt de terres. Puis, après un mille de terrain uni, on commence la montée de la *hauteur des terres ;* la pente est d'environ 1·12 p. 100 par deux milles. En faisant passer les lignes un peu plus au nord, les travaux seraient plus faciles que ceux que comporte le présent profil; ils consisteraient principalement en un maniement de roches détachées et de terres sableuses, et l'on trouverait sur place les matières d'emprunt en abondance. Du point initial de la montée, un terrassement de 2,000 pieds, haut moyennement de 10, avec 1 p. 100 de pente, nous conduit au faîte des terres (station 1,653): ici une tranchée dans le roc, large de 2,000 pieds et profonde de 20, est nécessaire. Sur le revers de la hauteur des terres, il y a une descente de trois milles par le vallon d'un petit cours d'eau au lit de sable ; ensuite la ligne remonte sur une colline latérale de pente douce, avec un terrassement d'un mille, haut de 10 pieds et présentant une inclinaison de 1 p. 100, jusqu'à la station 1,900. A ce dernier point, il faut pratiquer dans le roc une tranchée, longue de 1,200 pieds et profonde de 20.

Dans la descente jusqu'au lac du Désert, la rampe sera faible. Le long du lac, sur un espace d'un mille et demi, il y aura d'assez grands déblais et remblais en sol rocheux. Ensuite, nouvelle montée douce jusqu'à un plateau de terrain argileux, qui nous mène à la rivière des Tessalons, à la distance de cinq milles et demi, en longeant en partie le lac Queue-de-Loutre ; dans presque tout ce parcours les travaux consisteront en terrassements faits par voie d'emprunt aux fossés latéraux, avec quatre ou cinq tranchées, moyennement profondes de 5 pieds, sur un développement total d'environ 4,000 pieds. A la rivière des Tessalons, il suffira d'un pont (appuyé sur sol d'argile) d'une portée de 100 pieds. Il serait nécessaire de faire baisser ici la rivière en pratiquant une coupure à la chute située à deux milles en aval, ce qui serait facile car on n'aurait à pratiquer qu'une excavation dans le roc, de 300 pieds de long sur 6 pieds de large et 6 pieds de profondeur. Cette ouverture causerait un abaissement d'au moins cinq pieds dans la rivière, suivi du dessèchement des terrains adjacents, qui, au printemps, sont couverts de quatre à cinq pieds d'eau. La rivière passée, on traverse des terrains herbus et marécageux (sol argileux), pendant deux milles, jusqu'à la station 2410. Ici le présent profil indique une tranchée de 3,000 pieds, profonde de 25, ayant 1 p. 100 de pente ascendante et faisant courbe. Le déblai sera de graviers et de cailloux à la surface, et probablement de roc en-dessous.

On peut éviter cet obstacle, je pense, en inclinant la ligne davantage vers le sud, c'est-à-dire en la maintenant près de la rivière des Tessalons ; on arriverait ainsi, plus directement, avec moins d'inflexion, par une pente douce d'environ quatre milles, à la même élévation, et l'on rencontrerait la présente ligne presque à la station 2,650.

De là, l'espace de douze milles, sur un terrain sablonneux, à peu près sans reliefs notables, le terrassement se ferait avec le déblai des fossés latéraux. Quelques petits bois d'essences mêlées, parmi lesquelles de grands pins. Après quoi, pendant deux milles, travail plus considérable: tranchées à ouvrir en rochers de grès, et, à la station 3,360, nouvelle tranchée dans le grès, profonde de 25 pieds et longue de 1,000.

De ce point jusqu'à la distance de six milles et demi, (station 3.710), le terrain, formé de sable et de cailloux, demandera d'assez faciles travaux de terrassement et de pente. A cette station (3,710), il faudra ouvrir une tranchée, longue de 2,000 pieds et profonde, en moyenne, de 15 pieds, dans un terrain de même nature (sable et pierres roulées).

Nous voici rendus à la vallée de la rivière Mississaga, plaine plate et sablonneuse, de deux milles, jusqu'à la travsrsée de la rivière.

Sur la rive ouest, la berge est élevée de vingt pieds environ au-dessus du niveau ordinaire de l'eau et formée de sable ; sur la rive opposée, elle est formée de roche et a vingt-cinq pieds. Il faudra là un pont d'une portée de 200 pieds.

A trois-quarts de mille plus loin, tout sol uni, se rencontre la rivière Obatitgosing,

qui nécessitera une portée de 75 pieds ; puis une plaine de treize milles, parfaitement égale, tantôt sablonneuse et découverte, tantôt garnie d'une végétation clair-semée de pins et de peupliers ; le terrassement à travers cette plaine se ferait avec le déblai des fossés.

Cela me conduit au passage de la rivière Blind, sur laquelle un pont de 100 pieds de portée suffirait ; fondations sur roc, aux deux extrémités.

Sur la rive orientale, tranchée moyenne de cinq pieds, longue de 1,550, avec montée de 1 p. 100 ; mêmes travaux sur la contre-pente, pour descendre dans la vallée de la rivière Blind, que nous traversons ensuite : c'est une savane de bon fond, presque horizontale, plantée de frênes et de cèdres, et large de cinq milles, jusqu'à la station 4,852. De celle-ci au bout des premiers cent milles de notre levé instrumental, le terrain est caillouteux et n'a que des pentes aisées ; cette contrée est couverte de bon bois de chênes, érables, merisiers et pins ; et la ligne, en la traversant, touche par endroits le lac Huron.

Toutes les rivières mentionnées ont des crues de 4 à 5 pieds après la fonte des neiges, et plusieurs sont barrées par des écluses de scieries, qui les gonflent et les font déborder le printemps et l'automne.

En reprenant ma reconnaissance de la station 4,296, point où finissent mes relèvements de précision, j'ai exploré, vers l'est, une sorte de plateau uni, élevé d'environ cinquante pieds au-dessus du lac Huron ; à la distance de cinq milles, je suis arrivé à une petite rivière, dont le bord, par une pente douce, m'a conduit au lac, sur un point où vient aussi tomber un autre cours d'eau. Pour la traversée de ce confluent, il faut une portée de 50 pieds : roc sur les deux rives. De là on aurait à établir le terrassement le long du rivage du lac, en partie dans l'eau—plus d'un mille—et sur presque tout cet espace. dans le bord sans profondeur d'un fond de sable, et par de petites anses, de quatre pieds d'eau. Cette chaussée conduirait aux plans, naturellement horizontaux, de la vallée de la rivière aux Serpents, en passant tout près des scieries à vapeur de M. Walsh, où les barges viennent charger. La vallée, à l'ouest de la rivière, jusqu'à la distance de six milles et demi, est parfaitement unie ; le sol est d'argile et couvert de brûlés de cèdres et de pins.

Pour la traversée de la rivière un pont d'une portée de 100 pieds serait suffisant ; on trouverait, je pense, le roc à une petite profondeur.

Jusqu'à la rivière, le pays a été dévasté par les incendies et est impropre à la colonisation. En s'avançant un demi-mille au-delà, sur la rive orientale et parallèlement au cours d'eau, on arrive au relief de terrain situé entre la rivière aux Serpents et la rivière Espagnole. C'est un monticule de roche, haut d'environ 45 pieds et coupé par un ravin naturel. Il y faudrait faire une tranchée de 300 pieds, profonde de 20 pieds, avec un terrassement de sortie, du côté sud,—haut moyennement de 10 pieds et long de 3,000. Ces travaux conduiraient à un terrain plat, qui s'étend jusqu'à la baie Espagnole, distance de deux milles, où commence une vallée, bordant la baie et la rivière, parfaitement unie, ayant un sol argileux et couverte principalement, pendant plusieurs milles, d'arbres renversés par le vent, puis on passe à travers des brûlés d'épinettes, larges d'un demi-mille à un mille et fort longs, en rencontrant çà et là des élévations garnies d'érables. A dix-huit milles du lac Huron, nous traversons la rivière Espagnole, à l'endroit où tombe la petite rivière McGee, sur le côté est. Les rives sont élevées d'environ quinze pieds et formées de sable ; la rivière ici est large de 300 pieds et profonde de 12.

Nous suivons les terrains plats qui bordent la rivière McGee, sur le côté sud, où l'on traverserait à environ deux milles de l'embouchure, par une arche de 24 pieds.

Nous remontons par là l'espace de dix-huit milles ; le terrain s'élève en pentes douces, et nous laissons derrière nous quatre rapides dans la rivière, dont la dénivellation totale est d'environ soixante pieds. Nous entrons ensuite en plaine ouverte ; au bout d'environ trois milles, nous nous engageons dans une savane plantée d'épinettes, à travers une vallée. Rendus à un mille du nord du lac Long, nous prenons une direction parallèle à ce lac, pour atteindre le lac appelé White-Fish-Home. De là nous allons au sud-est jusqu'à l'endroit qui porte le nom de Cinquième-Portage, sur le lac Long ; nous passons un gros ruisseau. En longeant celui-ci l'espace d'un mille

vers l'est, on irait franchir le rétréci du lac Long par un pont d'une portée de 50 pieds. La ligne menée toujours vers l'est, de manière à passer entre le lac No. 1 et le lac No. 2, rencontrerait là une petite butte rocheuse de quinze pieds, dans laquelle il y aurait à faire une tranchée de 10 pieds, sur une lougueur de trente seulement. J'ai pris ensuite, comme le montre mon plan-esquisse, par les rives méridionales des lacs Nos. 3, 4, 5, 6 et 7, en droite ligne vers l'est ; mais on pourrait aller passer au nord des lacs 5, 6 et 7, à travers une vallée naturellement unie. Sur le parcours que j'ai suivi on peut établir une ligne sans grands travaux ; une partie du déblai se ferait au flanc de collines et le remblai avec de la terre glaise et du sable pris sur place. On rencontrerait quelques petits tertres rocheux d'une douzaine de pieds de hauteur, et de bonnes plaines entre les lacs. Distance : cinq à six milles. Delà nous nous sommes dirigés droit sur l'est, à travers des prairies sèches et planes, pendant environ quatre milles, puis le long de la rive sud du lac No. 14 ; nous avons passé la chaîne des lacs entre les Nos. 15 et 16 ; nous sommes entrés dans une vallée unie, et, en prenant la direction indiquée sur mon plan-esquisse, par des bois d'épinettes rouges, cèdres et peupliers-baumiers, nous sommes parvenus au lac No. 18 environ six milles plus loin. A cet endroit le terrain commence à se hérisser de petits mamelons de terre argileuse. Nous traversons un étroit courant d'eau entre deux lacs. Sur la rive orientale du lac No. 18, commence à apparaître le granit. Nous montons environ quarante pieds dans l'espace d'un quart de mille, et nous arrivons sur un plateau d'un mille ; nous traversons un chemin de chantier, et nous descendons au lac No. 20 par une côte douce et une vallée d'un mille, sans rencontrer d'autre relief qu'une faible crête rocheuse. La traversée a lieu au lac 20, très-peu profond et ayant un lit d'argile ; une chaussée de castors en élève les eaux de quatre pieds. Nous prenons ensuite le portage entre les lacs Nos. 20 et 21 ; c'est une vallée où se rencontre une chaîne d'éminences d'argile, probablement à noyau rocheux, hautes de 40 pieds et larges de 300 ; le terrain de chaque côté est presque de même niveau. Cette vallée mène directement au lac No. 21, source de la branche orientale de la rivière Matazenazing, qui va se jeter dans le lac Huron à Collin's-Inlet. La ligne suit la rive nord et est du lac No. 21, tantôt sur des pentes latérales tantôt sur des terrains plats, jusqu'au vallon d'une petite rivière qui s'échappe du lac No. 22 ; ce vallon, à sol argileux, est large d'un mille ; après quoi se présente une faible élévation granitique, courant du nord au sud, où il faudra percer une tranchée, profonde de 15 pieds, longue de 600 ; la ligne passera sur la rive sud du lac No. 22. A cet endroit on a devant soi une vallée de trois milles (direction E.N.E.), parfaitement unie, à la limite de laquelle se trouve un petit lac ou mare, qui est la tête de ce qu'on appelle la rivière de la Savane (*Swamp Creek*) ; de l'autre côté s'étend une large vallée plate, bordée de bas-fonds unis à sol argileux ; en approchant de la rivière Wahnapitabi ; ce pays plat a été entièrement dévasté par les incendies, qui en ont dévoré tout le bois et jusqu'au sol végétal ; le terrain est de glaise forte et, dans toute son étendue, a une pente presque imperceptible. La traversée de la Wahnapitabi sera d'environ 200 pieds ; sous-sol argileux. De ce point, vers le sud-est on suit la rive plate de la rivière, quatre ou cinq milles, jusqu'à la traversée d'un gros ruisseau de 50 pieds, dont les bords s'élèvent de 10 pieds au-dessus de l'eau et sont unis ; puis, tournant à l'est, on monte par une pente aisée au point culminant des terres ; ce côteau est d'argile, probablement jusqu'à 12 pieds de profondeur ; il y aura à faire là une tranchée de 800 pieds, profonde de 12 à 15. On entre ensuite dans une bonne vallée. En nous y avançant un mille vers le sud-est ; puis deux milles vers l'est, nous avons atteint le lac No. 23, à l'entrée duquel il y aura à faire un déblai en roc granitique, par pente latérale aisée, sur un espace de 300 pieds, et une chaussée de 500 pieds à travers une anse très peu profonde. De la rive ouest du lac, il y a ensuite une traversée inévitable à une île : longueur de la traversée, 500 pieds, hauteur 30 pieds. Entre cette île et l'île No. 2, le chenal à passer n'a que 30 pieds. Sur la rive est du lac, avec un terrassemeut haut de 10 pieds et long de 1,000, on arriverait à une vallée unie. Nous l'avons passée en nous dirigeant d'abord vers l'est, l'espace d'un mille et demi, puis vers le sud-est, pendant encore un mille et demi ; ensuite en obliquant un demi-mille nous avons atteint un petit relief rocheux, que l'on franchirait au moyen d'un léger terrassement d'accès

ayant environ 0·50 p. 100 de pente, et d'une tranchée de 10 pieds, sur 300 pieds de longueur, à la sortie de laquelle on aurait une descente aisée d'un mille. De là, vers le sud-est, en tournant par une seule courbe trois petits lacs, sur un terrain qui n'exigerait que le terrassement ordinaire, on parvient à une vallée courant S.S.E., à sol argileux, située entre des collines granitiques et hautes de quarante pieds, faisant des chaînes presque droites jusqu'à la distance de dix milles et larges de 500 à 600 pieds. Cette contrée est par endroits tout-à-fait découverte, mais elle est plus généralement hérissée de troncs d'épinettes noircis par le feu et morts. De cette vallée, en inclinant au sud-est, on se rend à la première traversée de la rivière aux Français, par un terrain presque uni. Le principal chenal présente une largeur de 600 pieds et, dans la moitié de cet espace, une profondeur de 30 pieds; le courant est très-fort et l'eau n'y gèle point. Les deux rives sont rocheuses. De l'autre côté du grand bras se trouve aussi une dépression de terrain ou vallon. A la distance d'un mille en droite ligne, on rencontre la branche du milieu, qui ne demande qu'une traversée de 60 pieds; il y a là environ deux pieds d'eau, formant un petit rapide. Les rives sont élevées d'environ vingt-cinq pieds, et il faudrait des culées de quinze pieds établies sur le roc. La vallée qui se présente ensuite est accidentée, et exigera environ 15,000 verges cubes de remblais, et une tranchée d'un demi-mille dans un terrain argileux, sur une pente ascendante de 1 p. 100, conduisant à un plateau horizontal et magnifique. Après un parcours de deux milles et demi dans une direction presque toujours franchement est, sur ce plateau, nous arrivons aux rapides du Cheval, autrement dit à la dernière traversée de la rivière aux Français, sur laquelle il faudra un pont de 100 pieds; fondations sur roc, et hauteur de 25 pieds au-dessus du niveau de l'étiage ordinaire. Au-delà, le pays, sur un espace d'un mille, est légèrement entrecoupé de petits tertres rocheux entourés par des parties de terrain horizontales. Après ces légers reliefs, on entre dans une plaine unie et longue de deux milles, pour aller à la traversée de la rivière du Doré; de là, dans la direction du sud-est, pendant environ quinze milles, on chemine à travers des terrains plats, propres à la colonisation; le sol, formé de loam argileux, est garni de différentes essences d'arbres: chêne blanc, orme de rocher, érable, merisier, bois-blanc, bois de fer, pruche et cèdre.

Les traversées, à la rivière du Doré, seront d'environ 100 pieds. Fond sableux et rives argileuses jusqu'à une faible profondeur.

Cet endroit est propre à devenir le point de jonction des différentes lignes projetées qui viendraient d'Ontario et de Québec; car il réunit les avantages de la commodité du terrain et de l'abondance du bois, en même temps qu'il forme un grand plateau de sol cultivable.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM MURDOCK,
Ingénieur en charge de la division W.

SANDFORD FLEMING, écr.,
Ingénieur en chef,
du chemin de fer du Pacifique.

ENTREPRISES

ADJUGÉES PAR LE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

DU

27 MARS 1878 AU 10 MARS 1879.

Imprimées par Ordre du Parlement.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.
1879.

RÉPONSE

(164)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 3 mars 1879, ordonnant la production d'un état indiquant les dates auxquelles il a été reçu des soumissions pour travaux publics; les dates auxquelles les entreprises ont été adjugées; indiquant de plus si la plus basse soumission a été acceptée; et si non, les noms des adjudicataires des entreprises et les montants de leurs soumissions ainsi que les noms des soumissionnaires ayant soumis à des chiffres moins élevés et les montants de ces soumissions, ou, dans les cas où la plus basse soumission a été acceptée, si l'entreprise a été adjugée aux soumissionnaires ou s'il y a eu substitution de noms, et laquelle, ou, dans le cas où la plus basse soumission n'a pas été acceptée, si une soumission plus élevée a été acceptée sur rapport de l'ingénieur du département et par arrêté du conseil sur rapport du ministre, et pourquoi; le dit état devant s'étendre à toute la période limitée par les dates du 1er novembre 1873 et du 10 octobre 1878.

Par ordre.

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 8 mai 1879.

N.B.—Le présent état contient aussi les renseignements demandés dans l'adresse du 10 mars, *voir* ci-après la lettre du secrétaire du département des travaux publics.

OTTAWA, mai 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser la réponse à deux ordres de la Chambre des Communes, en dates du 3 et du 10 mars 1879, demandant des renseignements concernant les entreprises adjugées par le département des travaux publics, du 1er mai 1873 au 10 octobre 1878.

Cette réponse ne s'étend qu'à la période du 27 mars 1878 au 10 mai 1879, vu qu'une liste des entreprises adjugées par le département des travaux publics, accompagnée de renseignements à leur sujet, a déjà été fournie à la Chambre et imprimée par ordre du Parlement, en ce qui concerne l'époque s'étendant depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 27 mars 1878.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. BRAUN,
Secrétaire.

A EDOUARD J. LANGEVIN, écr.,
Sous-secrétaire d'État,
Ottawa.

Réponse à un ordre de la Chambre en date du 10 mars, ordonnant la production d'une copie de toutes les soumissions reçues par le département des travaux publics, pour la construction, l'élargissement ou le renouvellement de tous les canaux, chemins de fer, quais, bassins et havres, depuis le 1er mai 1873 jusqu'au 10 octobre 1878, ainsi que d'un état donnant les noms des soumissionnaires, la table des prix annexée à chaque soumission ou en formant partie, le détail des quantités d'après lesquelles le montant de chaque soumission a été calculé; spécifiant la plus basse soumission dans chaque cas, les noms des personnes auxquelles chaque entreprise a été adjugée ; le détail des prévisions de l'ingénieur concernant le prix de revient de chaque entreprise, le terme fixé dans chaque contrat pour l'achèvement des travaux, et l'époque à laquelle ils ont réellement été terminés ; le montant total payé à chaque entrepreneur pour l'exécution de son contrat; et les quantités d'après lesquelles le dit montant total a été calculé, comparées aux quantités prévues, spécifiant aussi les entreprises qui ne sont pas terminées, la proportion de chaque classe d'ouvrage inachevé, le percentage payé sur le montant total de l'entreprise, et celui qui aurait dû être payé proportionnellement à la somme de travaux exécutés ; le montant payé sur chaque entreprise inachevée d'après estimation des travaux exécutés, et les montants des retenues entre les mains du gouvernement ; la nature, le caractère et le montant des dépôts en garantie pour chaque entreprise et en possession du gouvernement; les noms de tous les entrepreneurs qui ont manqué d'exécuter leurs contrats, et le montant des dépôts et des retenues forfaits en raison de la non-exécution des entreprises ; le dit état indiquant aussi toutes les entreprises de travaux ci-haut mentionnés, qui ont été adjugées sans demande préalable de soumission, tous les changements faits par ordre du conseil ou autrement, dans aucun contrat d'entreprise, relatifs au prix de l'entreprise ou de nature à dégager l'entrepreneur de ses obligations, avec détails.

ÉTAT fourni conformément à deux ordres de la Chambre, portant les dates du 3 et du 10 mars 1879, indiquant le nombre et la nature des contrats d'entreprise passés par le département des travaux publics, depuis le 27 mars 1878 jusqu'au 10 mars 1879; cet état faisant suite à un état similaire fourni à la Chambre des Communes et imprimé par ordre du Parlement, relativement à la période écoulée entre le 1er juillet 1867 et le 27 mars 1879.

Numéro.	Nom de l'entrepreneur numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix de l'entreprise d'après le contrat.	Différence entre le montant de la plus basse soumission et le prix d'entreprise.	Nature de l'entreprise.	Explications.
715	G. B. Milne. Lettre no. 8,937. 11 avril 1878.	$5,000 par année.	$5,000 par année.	....	Service d'un steamer entre Gaspé et Campbellton.	Il n'a pas été demandé de soumissions. M. G. B. Milne offrit par l'entremise de M. Brydges, en date du 23 février 1878, lettre no. 15,174, de faire ce service pour $5,000 par année. L'offre de M. Milne fut acceptée par l'arrêté du conseil no. 15,485, 8 avril 1878. Durée du contrat, une année.
716	Moncton Gas-light and Water Co. No. 5,623 23 avril 1878.	Eau, 3,000 par année. Gaz, 3.25 par 1,000 pds.	Eau, 3,000 par année. Gaz, 3.25 par 1,000 pds.	....	Chemin de fer Intercolonial.—Eau et gaz pour les ateliers à Moncton, N.B.	Il n'a pas été demandé de soumissions. L'offre de la Moncton Gas Light & Water Co. acceptée par l'arrêté du conseil no. 15,392, 26 mars 1878. Période stipulée, 10 ans.
717	North-West Transportation Co. No. 5,624. 29 mai 1878.	90,000	90,000	....	Chemin de fer Canadien du Pacifique.—Transport de rails de Kingston à St. Boniface et Emerson.	Quatre soumissions reçues. La plus basse acceptée. Soumission acceptée, faite au nom de la North West Transportation Co. Reçue le 19 mars 1878. Copies des soumissions à l'annexe 1. Quantités portées dans les soumissions, annexe 1. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 15 septembre 1878. Somme brute payée jusqu'à ce jour aux entrepreneurs, $60,600. Garantie—Dépôt en banque, $4,700.

ETAT fourni conformément à deux ordres de la Chambre des Communes, portant les dates du 3 et du 10 mars 1879, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix de l'entreprise d'après le contrat.	Différence entre le montant de la plus basse soumission et le prix d'entreprise.	Nature de l'entreprise.	Explications.
718	Cooper, Fairman et Cie. No. 5,631. 3 juin 1878.	$23,780	$23,780	....	Fourniture et livraison de 480 tonneaux de carvelles à chemin de fer à Fort William ou à Duluth.	Seize soumissions reçues. La plus basse acceptée. Soumission acceptée faite au nom de Cooper, Fairman et Cie. Reçue le 19 mars 1878. Copie des soumissions à l'annexe 2. Quantités portées dans les soumissions, annexe 2. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, clôture de la navigation en 1878. Somme brute payée jusqu'à ce jour aux entrepreneurs, $23,880. Entreprise terminée. Garantie—Dépôt en banque, $1,200.
719	Jones, Booth et Dodridge. No. 5,645. 13 juin 1878.	75,452 09 et prix détaillés.	75,452 09 et prix détaillés.	....	Edifices publics.—Reconstruction du bureau de poste de Saint-Jean, N.-B., à l'exception des ouvrages en fer.	Vingt-cinq soumissions reçues sous deux formes, l'une portant un prix distinct pour chaque classe d'ouvrage, et l'autre un seul prix pour le tout. La plus basse acceptée, les ouvrages en fer non compris. Soumission acceptée portant les noms de James Murphy et A. Jones. Reçue le 20 mai 1878. M. Murphy refusa d'accepter l'entreprise pour une partie des travaux seulement. Voir no. 74,268. 29 mai 1878. M. A. Jones offrit de substituer à M. Murphy MM. D. S. Booth et Thomas Dodridge comme ses associés: offre acceptée par A. du C. no. 74,309, 6 juin 1878. Copie des soumissions, annexe 8. Quantités portées dans les soumissions, annexe 8. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 31 décembre 1878. Somme brute payée jusqu'à ce jour aux entrepreneurs, $12,900. Garantie—Originairement, dépôt en banque, aujourd'hui, hypothèque sur immeubles, $3,500.
720	Robt. Flaherty et Cie. No. 5,647. 18 juin 1878.	24,000	24,000	....	id. ouvrages en fer.	La soumission la plus basse acceptée pour les ouvrages en fer. Soumission acceptée portant les noms de Robert Flaherty et Cie., 20 mai 1878. Acceptée par l'A. du C. no. 74,309, 6 juin 1878. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 31 décembre 1879. Garantie—

						Originairement, dépôt en banque, aujourd'hui effets municipaux, $1,200. Encore rien de payé aux entrepreneurs, Robert Flaherty et Cie.
721	Compagnie de transport de la Rivière-Rouge, N. W. Kittson, directeur. Lettre no. 9,108, 29 mai 1878, et no. 9,144, 10 juin 1878.	5,175 00	5,175 00	....	Chemin de fer du Pacifique.—Transport de carvelles de Duluth à Saint-Boniface.	Il n'a pas été demandé de soumissions. La compagnie de transport de la Rivière-Rouge a offert de transporter 345 tonneaux (plus ou moins) de carvelles de Duluth à Saint-Boniface pour 75 cts., cours des E.-U., par 100 lbs. *Voir* télégramme no. 15,363, 22 mars 1878, et lettre no. 15,834, 7 juin 1878. L'offre a été acceptée par lettres no. 9,108, 29 mai 1878, et no. 9,144, 10 juin 1878 Total payé aux entrepreneurs, $3,514.04. Aucun dépôt en garantie.
722	Alex. Paquette. No. 5,652. 21 juin 1878.	5,753 34	5,753 34	....	Edifices publics. Bureau de poste à St. Jean, N.B.	Douze soumissions reçues. La plus basse acceptée. Soumission acceptée portant les noms de Napoléon Larose et Alexandre Paquette. Reçue le 3 septembre 1877. M. Larose, par lettre au département, en date du 4 juin 1878, sous le no. 74,856, retira son nom de la soumission. En conséquence le contrat d'entreprise fut passé avec M. Paquette comme unique entrepreneur, et approuvé par l'arrêté du conseil no. 76,070, en date du 2 sept. 1878. Copie des soumissions, annexe 9. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 novembre 1878. Total payé à l'entrepreneur, $3,585.70. Entreprise terminée. Aucun dépôt en garantie.
723	Kavanagh, Murphy et Upper. No. 5,653. 21 juin 1878.	232,202 50	232,202 50	....	Ch. de fer Canadien du Pacifique, embranchement Pembina, St. Boniface et Emerson.	Quinze soumissions reçues. La plus basse acceptée, portant le nom de T. Kavanagh. Reçue le 1er mars 1878. MM. Murphy et Upper étant cautions additionnelles, ont été acceptés comme entrepreneurs par arrêté du conseil. Copie des soumissions. annexe 10. Quantités portées dans les soumissions, annexe 10. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er décembre 1879. Total payé aux entrepreneurs jusqu'à ce jour, $55,500.00. Garantie—originairement, dépôt en banque, $9,400; aujourd'hui, hypothèque, $9,600.
724	Cornelius Daly. No. 5,657. 9 août 1878.	4.95 par heure.	4.95 par heure.	....	Dragage de la baie de Quinté, lac Ontario.	Six soumissions reçues. La plus basse acceptée; portant le nom de Cornelius Daly. Reçue, 17 juin 1878. Copie des soumissions, annexe 11. Quantités portées dans les soumissions, annexe 11. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, clôture de la navigation, 1878. Total payé à l'entrepreneur, $5,884 31. Entreprise terminée. Aucun dépôt en garantie.

ETAT fourni conformément à deux ordres de la Chambre des Communes, portant les dates du 3 et du 10 mars 1879.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur ; numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix de l'entreprise d'après le contrat.	Différence entre le montant de la plus basse soumission et le prix d'entreprise.	Nature de l'entreprise.	Explications.
725	Wm. Pearce. No. 5,658. 14 août 1878.	$6.25 par heure.	$6.25 par heure.	....	Dragage à Owen Sound, Wellford et Collingwood.	Onze soumissions reçues. La plus basse acceptée, portant le nom de Wm. Pearce. Reçue 17 juin 1878. Copie des soumissions, annexe 12. Quantités portées dans les soumissions, annexe 12. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, clôture de la navigation, 1878. Total payé à l'entrepreneur, $5,571.53. Entreprise terminée. Aucun dépôt en garantie.
726	John Harvey. No. 5,665. 25 juillet 1878.	7,768 75	8,260 75	492 00	Travaux sur l'Ottawa, à Grand Calumet, Chapeau et autres endroits.	Vingt-six soumissions reçues. La plus basse moins une acceptée. La plus basse, Rody O'Neill, $7,768.75. La plus basse moins une, John Harvey, $8,260.75. Par lettre, no. 75,312, adressée au département en date du 19 juil. 1878, M. Rody O'Neill, le plus bas soumissionnaire, a retiré sa soumission. Soumission de M. Harvey acceptée par A. du C. no. 75,221, 23 juillet 1878. Soumission acceptée portant le nom de John Harvey. Reçue 6 juil. 1878. Copie des soumissions, annexe 13. Quantités portées dans les soumissions, annexe 13. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, printemps 1879. Total payé à l'entrepreneur jusqu'à ce jour, $1,070. Aucun dépôt en garantie.
727	Joseph Nicholson. No. 5,667. 28 juin 1878.	1,345 00	1,345 00	....	Rivière Cowichan, C.B.-Désobstruction du chenal.	Par lettre, no. 75,173, 5 juillet 1878, M. Pearse annonce au département qu'il a donné à M. Joseph Nicholson, le plus bas soumissionnaire, l'entreprise de désobstruer la rivière Cowichan. Soumission acceptée portant le nom de Joseph Nicholson. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 mars 1879. Aucun dépôt en garantie. Rien encore de payé à l'entrepreneur.
728	E. Chanteloup. No. 5,668. 25 juillet 1878.	3,070	3,070	....	Place du Parlement, Ottawa.—Réverbères.	Deux soumissions reçues. La plus basse acceptée, portant le nom de E. Chanteloup. Reçue, 24 juin 1878. Copie des soumissions, annexe 14. Terme fixé pour l'achève-

						ment de l'entreprise, 31 octobre 1878. Total payé à l'entrepreneur $3,000. Aucun dépôt en garantie.
729	Francis McKenna. Lettre no. 73,359. Avril, 1878.	12 par mois.	12 par mois.	....	Edifices publics, Ottawa.—Arrosage des rues.	Quatre soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant le nom de Francis McKenna. Copie des soumissions, annexe O. Terme fixe pour l'achèvement de l'entreprise, fin de l'été 1878. Total payé à l'entrepreneur, $76.40. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
730	Léandre Fauteux. No. 5,671. 10 août 1878.	4.96 par tonne.	5.06 par tonne. 889	10 cts. par ton.	id charbon	Huit soumissions reçues. La plus basse moins une acceptée. La plus basse, O. Legris, $4.96 la tonne. La plus basse moins une, L. Fauteux, $5.06 la tonne. Par lettre no. 75,114, 16 juillet 1878, M. O. Legris a retiré sa soumission. La soumission de M. L. Fauteux acceptée par A. du C. no. 75,213, 23 juillet 1878. Soumission acceptée portant le nom de Léandre Fauteux. Reçue, 8 juillet 1878. Copie des soumissions, annexe 15. Quantités portées dans les soumissions, annexe 15. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er octobre 1878. Payé à l'entrepreneur, $763.33. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
731	A. McIntosh. No. 5,672. 9 août 1878.	2,196	2,196	....	id id	Huit soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant le nom de A. McIntosh. Reçu, 8 juillet 1878. Copie des soumissions, annexe 15. Quantités portées dans les soumissions, annexe 15. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er octobre 1878. Total payé à l'entrepreneur, $2,197.67. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
732	Heney, Charlebois et Flood. No. 5,674. 2 août 1878.	809 813	809,813	....	Chemin de fer Canadien du Pacifique.—Embranchement de la Baie Georgienne.	Vingt-six soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant les noms de Robt. H. McGreevy et John Heney. Par lettre no. 16,139, 19 juillet 1878, M. McGreevy demande la permission de retirer son nom de la soumission, et par lettre no. 16,138, 1er août 1878, M. Heney demande que le contrat porte au lieu du nom de M. McGreevy ceux d'Alphonse Charlebois et de Thomas Flood. Demande accordée par A. du C. no. 16,296, 2 sept. 1878. Soumission reçue le 29 juin 1878. Copies des soumissions, annexe 16. Quantités portées dans les soumissions, annexe 16. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er juilet 1880. Total payé aux entrepreneurs jusqu'à ce jour, $8,100. Garantie—Originairement, dépôt en banque, $38,000 ; aujourd'hui, dépôt en banque, $20,000 ; hypothèque, $18,000.

ETAT fourni conformément à deux ordres de la Chambre des Communes, portant les dates du 3 et du 10 mars 1879, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur ; numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix de l'entreprise d'après le contrat.	Différence entre le montant de la plus basse soumission et le prix d'entreprise.	Nature de l'entreprise.	Explications.
733	L. Z. Mallette. No. 5,677. 6 août 1878.	$12,909 et prix détaillés.	$14,367 15 et prix détaillés.	$1,458 15 et prix détaillés.	Améliorations Dufferin, Québec. Porte Saint Louis.	Quinze soumissions reçues. Soumission plus basse moins deux. La plus basse, Jos. Archer, sr. : porte Saint-Louis, $12,909 ; porte Kent, $14,162. La plus basse moins une, J. Low : porte Saint-Louis, $13,545.16 ; porte Kent, $14,192.66. La plus basse moins deux, Mallette et Curran, porte Saint-Louis, $14,367.15 ; porte Kent, $14,622.89. Par lettre no. 75,269, 18 juillet 1878, M. Jos. Archer informe le département qu'une erreur a été commise dans sa soumission et il demande que le chiffre de celle-ci soit porté à $31,111 pour les deux portes. Par lettre no. 75,153, 22 juillet 1878, M. J. Low demande qu'on lui accorde jusqu'au 24 juillet pour faire le dépôt demandé de 5 pour cent ; à cette date le dépôt n'est pas fait, et l'entreprise est alors adjugée à MM. Mallette et Curran par A. du Conseil no. 75,550, 31 juillet 1878. Par lettre no. 75,416, 1er août 1878, M. Curran retire son nom des deux soumissions. L'entreprise des deux portes passe alors à M. Mallette seul par A. du C. no. 76,081, 2 sept. 1878. Soumission acceptée portant les noms de Mallette et Curran. Soumissions reçues, 15 juillet 1878. Copies des soumiss pour la porte Saint-Louis, annexe 17 ; pour la porte Kent, annexe 18. Quantites portees dans les soumiss : pour la porte Saint-Louis, annexe 17 ; pour la porte Kent, annexe 18. Terme fixé pour l'achèv. de l'entreprise, 30 nov. 1878. Total payé à l'entrepreneur jusqu'à ce jour : pour la porte Saint-Louis, $5,260 ; pour la porte Kent, $2,870. Garanties : pour la porte Saint-Louis, dépôt en banque, $1,400 ; pour la porte Kent, dépôt en banque, $1,400.
734	L. Z. Mallette. No. 5,679. 6 août 1878.	14,162 et prix détaillés.	14,622 89 et prix détaillés.	460 89 et prix détaillés.	do Porte Kent.	

735	Gouin, Murphy et Upper. No. 5,681. 5 août 878.	30,500 00 et prix détaillés.	30,500 00 et prix détaillés.	....	Chemin de fer Canadien du Pacifique.—Remise à locomotives, Selkirk.	Six soumissions reçues. La plus basse acceptée, portant les noms de C. L. Gouin et M. O'Meara, jr. Par lettre no. 16,145½, 5 août 1878, M. O'Meara retire son nom de la soumission, et M. Gouin ayant demandé la permission de remplacer le nom de M. O'Meara par ceux de MM. James Murphy et Joseph Upper, sa demande est accordée par O. en C. no. 16,297, 2 septembre, 1878. Soumission reçue le 13 juin 1878. Copie des soumissions, annexe 19. Quantités portées dans les soumissions, annexe 19. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise 1er septembre 1879. Garantie—Originairement, dépôt en banque; aujourd'hui, hypothèque, $1,500.00. Rien encore de payé aux entrepreneurs.
736	John Irving. No. 5,684. 18 juillet 1878.	33,913 04	33,913 04	....	do transport de rails à la rivière Fraser, C.B.	Par lettre no. 16,083, 19 juillet 1878, M. John Robson informe le département que l'entreprise du transport des rails d'acier a été adjugée au capitaine Irving, le plus bas soumissionnaire. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er novembre 1878. Rien encore de payé à l'entrepreneur. Aucun dépôt en garantie.
737	Lemay et Blair. No. 5,689. 10 janvier 1877.	20,297 00 pièce sur pièce; 21,100 00 en charpente 3,112 00 pour plate-forme.	20,297 00 pièce sur pièce; 21,100 00 en charpente. 3,112 00 pourplate-forme.	....	do construction de huit maisons pour mécaniciens et d'une plate-forme.	Neuf soumissions reçues. La plus basse acceptée, portant les noms de Lemay et Blair. Reçue, 8 janvier 1877. Copie des soumissions, annexe 20. Quantités. portées dans les soumissions, annexe 20. Terme fixe pour l'achèvement de l'entreprise, 1er juillet 1877. Total payé aux entrepreneurs, $17,730.45. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
738	N. R Freeman. No. 5,690. 18 septembre 1878.	4,444 00	4,444 00	....	Nouvelle-Ecosse.—Brise-lames à Somerville.	Quatre soumissions reçues. La plus basse acceptée, portant les noms de N. R. Freeman. Reçue, 18 juillet 1878. Copie des soumissions, annexe 3. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 31 mai 1879. Total payé à l'entrepreneur, $4,440.00. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
739	Z. Freeman, jun. No. 5,691. 19 septembre 1878.	5,495 00	5,495 00	....	Brise-lames, à l'île Pudding Pan.	Huit soumissions reçues. La plus basse acceptée, portant le nom de Z. Freeman, jr. Reçue, 18 juillet 1878. Copie des soumissions, annexe 4. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 31 mai 1879. Total payé à l'entrepreneur, $5,495 00. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
740	George Stephen, pour lui-même et pour la Cie. du chemin de fer St. Paul et du Pacifique, no. 5,696. 3 août 1878.	....	Prix par mille établi en différents temps.	....	Chemin de fer Canadien du Pacifique, embranchement de Pembina.—Arrangement relatif au service de locomotion, etc.	Arrangement avec M. Geo. Stephen, représentant la Cie. du chemin de fer St. Paul et Pacifique, relatif au service de locomotion sur l'embranchement de Pembina, autorisé par arrêté du conseil no. 16,180, 8 août 1878. Terme de l'arrangement, 3 août 1883, ou 3 août 1888. Aucun dépôt en garantie.

ETAT fourni conformément à deux ordres de la Chambre des Communes portant les dates du 3 et du 30 mars 1878, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix de l'entreprise d'après le contrat.	Différence entre le montant de la plus basse soumission et le prix d'entreprise.	Nature de l'entreprise.	Explications.
741	B. Beaumont et Cie. No. 75,388. 22 juillet 1878.	$2,415 98	$2,491 00	$75 02	Brise-lames de la pointe du Chêne, N.B.—Prolongement.	Vingt et une soumissions reçues. La plus basse moins une acceptée. La plus basse Archibald McKay, $2 415 98. La plus basse moins une, Beaumont et Cie., $2,491. L'ingénieur du district du département rapporte, no. 75,387, 26 juillet 1878, qu'il ne peut recommander que la soumission de M. McKay soit acceptée, attendu que dans le cours des huit ou dix dernières années, ce monsieur a failli à l'exécution de plusieurs entreprises sur le chemin de fer Intercolonial. La soumission de MM. Beaumont et Cie. a été acceptée par A. du C. no. 75,581, 2 avril 1878. La soumission acceptée portant les noms de Beaumont et Cie. Reçue, 25 juillet 1878. Copie des soumissions, annexe 21. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er décembre 1878. Total payé aux entrepreneurs, $2,491. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
742	Edmund Ingalls. No. 5,697. 26 juillet 1878.	3,261 00	3,261 00	....	Chemin de fer Canadien du Pacifique.—Convertir le Neebing Hotel en bureaux du chemin de fer.	Sept soumissions reçues. La plus basse acceptée; portant le nom de Edmond Ingalls. Reçue, 20 juillet 1878. Copie des soumissions, annexe 44. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 26 septembre 1878. Total payé à l'entrepreneur, $3,456.85. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
743	George J. Grant. No. 5,705. 26 août 1878.	24,879 00	33,200 00	8,321 00	St. Jean, N.B.—Nouvelle Banque d'Epargne.	Dix-sept soumissions reçues. La plus basse, Jones et Thomas, $24,879. La suivante, McKay et Scherman, $33,000. La troisième, E. J. Grant, $33,200. Par lettre à ce département, no. 74,586, 14 juin 1878, MM. Jones et Thomas ont demandé à retirer leur soumission. L'entreprise est accordée à McKay et Scherman par O. en C., no. 74,960, 2 juillet 1878. M. Sherman s'est depuis retiré de la société McKay et Scherman, lettre

						no. 74,458, 29 juillet 1878, et le département ayant été informé par l'ingénieur de district que M. McKay n'est pas un entrepreneur sur lequel on peut compter, *voir* no. 75,387, 26 juillet 1878, la soumission de E. J. Grant a été acceptée par O. en C., no. 76,378, 23 septembre 1878, et l'O. en C. no. 74,960 est annulé. Soumission acceptée portant le nom de G. J. Grant. Reçue, 6 mai 1878. Copie des soumissions, annexe 22. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 31 mai 1879. Total payé à l'entrepreneur, $25,300. Aucun dépôt en garantie.
744	James Barclay. No. 5,737. 16 septembre 1878.	2,500 00	2,500 00	....	Chem. de fer de l'Ile du Prince-Edouard. — Nivellement de l'embranchement de Souris.	Dix soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant le nom de J. Barclay. Reçue, 29 juin 1878. Copie des soumissions, annexe 23. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 10 octobre 1878. Total payé à l'entrepreneur, $2,160.90. Aucun dépôt en garantie.
745	Alex. Cheverie et Richard Lyons. no. 5,738. 9 septembre 1878.	19,908 25	19,908 25	....	do quai et tranchée.—Embranchement de Souris.	Quatorze soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant le nom d'Alex. Cheverie. Reçue, 29 juin 1878. Copie des soumissions, annexe 24. Quantités portées dans les soumissions, annexe 24. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 juin 1879. Total payé à l'entrepreneur, $11,449.62. Aucun dépôt en garantie.
746	L. Arthur. No. 5,739. 4 septembre 1878.	5,498 00	5,498 00	....	Chem. de fer de l'Ile du Prince-Edouard. — Construction de gares.	Dix soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant le nom de L. Arthur. Reçue, 29 juin 1878. Copie des soumissions, annexe 25. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 juin 1879. Total payé à l'entrepreneur, $4,597.72. Aucun dépôt en garantie.
747	Samuel Martin. O.C. no. 76,689. 5 octobre 1878.	1,600 00	2,390 00	790 00	Brise-lames à Anderson's Hollow, Baie du Rocher, N.B.	Dix-sept soumissions reçues. La plus basse soumission moins une acceptée. La plus basse, Boos Grant (ou Gross $1,600. La plus basse moins une, Samuel Martin, $2,390. Soumission de M. Grant retirée en raison d'erreurs de calculs ; *voir* lettre de l'ingénieur de district, no. 75,793, 16 août 1878. Soumission de M. Martin acceptée par O. en C. no. 76,889, 5 octobre 1878. Soumission acceptée portant le nom de Samuel Martin. Reçue, 15 août 1878. Copie des soumissions, annexe 26. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 juin 1879. Rien encore de payé à l'entrepreneur. Aucun dépôt en garantie.

ETAT fourni conformément à deux ordres de la Chambre des Communes, portant les dates du 3 et du 10 mars 1879, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix de l'entreprise d'après le contrat.	Différence entre le montant de la plus basse soumission et le prix d'entreprise.	Nature de l'entreprise.	Explications.
748	T. R. Brooks. Lettre no. 75,513. 29 juillet 1878.	$3,000 00	$3,000 00	....	Brise-lames à Hampton, N.E.....	Une seule soumission. *Voir* lettre no. 75,513, 29 juillet 1878. Soumission portant le nom de T. R. Brooks. Reçue, 1er août 1878. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 juin 1879. Total payé jusqu'à ce jour à l'entrepreneur, $800. Aucun dépôt en garantie.
749	R. Fowler. Lettre no. 75,596. 8 août 1878.	Prix détaillés.	Prix détaillés.	....	Canal Welland.—Ferrures pour le canal et l'affluent.	Six soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant le nom de R. Fowler. Reçue, 8 août 1878. Copie des soumissions, annexe 27. Quantités portées dans les soumissions, annexe 27. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er août 1879. Total payé jusqu'à ce jour à l'entrepreneur, $12,534. Aucun dépôt en garantie.
750	John M. Stewart. Lettres no. 76,020, 30 août 1878, et no. 76,135, 7 septembre 1878.	2,995 00	2,995 00	....	Brise-lames à Wood Island, I.P.E.	Neuf soumissions reçues. La plus basse acceptée, portant le nom de J. M. Stewart. Reçue, 3 septembre 1878. Copie des soumissions, annexe 5. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 juin 1879. Rien encore de payé à l'entrepreneur. Aucun dépôt en garantie.
751	Birmingham, Smith et Kealley. Lettres no. 75,660, 30 juillet 1878, et no. 76,280, 30 août 1878.	6,451 00	6,451 00	....	Télégraphe entre Yale et Quesnelmouth, C.B.	L'ingénieur de district informe le département qu'il a adjugé l'entreprise de la reconstruction du télégraphe entre Yale et Quesnelmouth au plus bas soumissionnaire. *Voir* lettre 75,660, 30 juillet 1878 Dans sa lettre no. 76,280, 31 août 1878, le même ingénieur donne les noms des personnes auxquelles des entreprises ont été accordées. Soumission acceptée portant les noms de James D. Birmingham, John Smith et William Kealley. Soumission reçue, 13 août 1878. Copie des soumissions, annexe 6. Quantités portées dans les soumissions, annexe 6. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 novembre 1878. Aucun dépôt en garantie.

752	Purcell et Ryan. No. 5,717 15 septembre 1878.	....	....	....	Chemin de fer Canadien du Pacifique.—Tunnel sur la section 25, (travaux additionnels.)	Aucune soumission reçue. *Voir* lettres no. 16,056, 27 juillet 1878, et no. 16,332, 20 août 1878. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er novembre 1877. Total payé aux entrepreneurs, $70,830. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
753	Campbell et Humphrey. No. 5,718. Jan. 10, 1877.	320	320	....	do traverses à Fort-William.	Aucune soumission reçue. *Voir* lettre no. 16,056, 27 juillet 1878, et no. 16,332, 20 août 1878. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 15 avril 1877. Total payé aux entrepreneurs, $320. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
754	Aug. Trépanier. Lettres no. 75,233, 24 juill. 1878, et no. 75,352, 27 juillet 1878.	1,984	1,984	....	Fortifications, Lévis. — Plateformes.	Aucune soumission reçue. *Voir* lettres no. 75,233, 24 juillet 1878, et no. 75,352, 27 juillet 1878. Aucun terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise. Total payé aux entrepreneurs, $1,005. Contrat expiré. Aucun dépôt en garantie.
755	Fred. A. Munson. No. 5,731. 2 oct. 1878.	3,919 50	3,919 50	....	Havre Pickering, Ontario.—Dragage et quai.	Dix soumissions reçues, y compris deux trop tard et une irrégulière. La plus basse acceptée ; portant le nom de Fred. A. Munson. Reçue, 23 sept. 1878. Soumission acceptée par O. en C. no. 76,371, 25 sept. 1878. Copie des soumissions, annexe 28. Quantités portées dans les soumissions, annexe 28. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 nov. 1878. Total payé à l'entrepreneur jusqu'à ce jour, $3,720. Aucun dépôt en garantie.
756	Jas. W. McKenzie. Lettre no. 75,792. 16 août 1878.	3,980	4,439	459	Bayfield, N.-E., brise-lames	Seize soumissions reçues. La plus basse moins une acceptée La plus basse, Allan McDonald, $3,980. La suivante, J. W. McKenzie, $4,439. L'ingénieur du district ne recommande pas que la plus basse soumission soit acceptée. *Voir* lettres no. 75,792, 16 août 1878. La soumission de M. McKenzie acceptée par A. du C. no. 76,376, 26 sept. 1878. Soumission acceptée, portant le nom de James W. McKenzie. Reçue, 15 août 1878. Copie des soumissions, annexe 29. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 10 juin 1879. Total payé jusqu'à ce jour à l'entrepreneur, $2,500. Garantie—Dépôt en banque, $221.95.

ETAT fourni conformément à deux ordres de la Chmbre des Communes, portant les dates du 3 et du 10 mars 1879, etc—*Suite*.

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix de l'entreprise d'après le contrat.	Différence entre le montant de la plus basse soumission et le prix d'entreprise.	Nature de l'entreprise.	Explications.
757	Wm. Toms. No. 5,733. 15 oct. 1878.	$24,785	$25,900	$1,115	Bureau de poste, maison de douane, etc., à Windsor, Ont.	Huit soumissions reçues. La plus basse moins deux acceptée. La plus basse, Wm. McEvela, $24,785. La plus basse, moins une, Sam'l Adams, $25,450. La plus basse, moins deux, Wm. Toms, $25,900. Par télégramme no. 76,384, 25 sept. 1878, M. McEvela retire sa soumission. Par lettre au département no. 76,452, 29 sept. 1878, M. Adams retire sa soumission. La soumission de M. Toms est acceptée par A. du C. no. 76,668, 2 oct. 1878. Soumission aeceptée, portant le nom de Wm. Toms. Reçue, 17 sept. 1878. Copie des soumissions, annexe 30. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 août 1879. Total payé jusqu'à ce jour à l'entrepreneur, $3,170. Garantie—dépôt en banque, $1,250.
758	A. J. Brown. No. 5,735. 17 oct. 1878.	16,985	16,985	....	Bureau de poste et douane, etc., à Brantford.	Six soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant le nom de A. J. Brown. Reçue, 26 sept. 1878. Copie des soumissions, annexe 31. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 août 1879 Total payé jusqu'à ce jour à l'entrepreneur—$2,420. Garantie—dépôt en banque, $849.
759	Joseph Whitehead. No. 5,740. 13 septembre 1878.	....	....	....	Chemin de fer Canadien du Pacifique.—Remblais dans la 4e section, Rivière Rouge au Lac La Crosse.	Aucune soumission reçue. *Voir* lettres no. 16,380, 18 sept. 1878, et no. 16,465, 8 oct. 1878. Total payé jusqu'à ce jour à l'entrepreneur, $10,550.
760	James E. Poole. No. 5,741. 22 janvier 1879.	19,900	22,700	2,800	Souris-Est, I. P.-E. — Reconstruction du brise-lames.	Dix-neuf soumissions reçues. La plus basse moins deux, acceptée. La plus basse, Samuel Croucher, $19,900. La plus basse moins une, Michael O'Connor, $22,600. La plus basse moins deux, James E. Poole, $22,700. Par télégramme no. 74,624, 12 juin 1878, M. Croucher informe le département que ses cautions lui refusent leurs

						services, et qu'il ne peut se mettre en mesure d'accepter l'entreprise. Par lettre, 22 août 1878, M. O'Connor retire sa soumission. La soumission de M. Poole est acceptée par O. en C. no. 78,053, 13 décembre 1878. Soumission acceptée portant le nom de James E. Poole. Reçue, 12 juin 1878. Copie des soumissions, annexe 32. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er octobre 1879. Rien encore de payé à l'entrepreneur. Garantie—hypothèque sur biens-fonds, $1,137.50.
761	Williams, Anderson et Williams. No. 5,747. Octobre 19, 1878.	95,000	218,000	123,000	**Reconstruction des bureaux de la douane, St. Jean, N.-B.**	Trente-trois soumissions reçues (y compris sept irrégulières et trois reçues trop tard), divisées comme suit:—pour la menuiserie; pour la maçonnerie; et pour le tout. La plus basse moins une pour le tout a été acceptée. La plus basse pour la menuiserie, Andrew Johnson, $39,900. La plus basse pour la maçonnerie, R. J. Foxwell, $161,018. Par télégramme no. 75,897, 20 août 1878, M. Johnson refuse d'accepter l'entreprise à moins que la maçonnerie n'y soit comprise. R. J. Foxwell, le plus bas soumissionnaire pour la maçonnerie n'a pu faire le dépôt voulu, bien qu'il lui eût été accordé un mois de délai. Les autres soumissions partielles forment lorsque réunies, plus que le montant de la plus basse soumission pour le tout. La plus basse soumission pour le tout, A. McKay, $95,000. La plus basse moins une pour le tout, Williams, Anderson et Williams, $218,000. Par télégramme à ce département no. 75,710, 14 août 1878, M. McKay demande de corriger une prétendue erreur dans le chiffre de sa soumission auquel il veut ajouter $100,000 et sa demande est refusée. La soumission de MM. Williams, Anderson et Williams est acceptée par O. en C. no. 76,730, 8 octobre 1878. Soumission acceptée, portant les noms de Williams, Anderson et Williams. Reçue, 12 août 1878. Copie des soumissions, annexe 33. Quantités portées dans les soumissions, annexe 33. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 10 octobre 1880. Total payé aux entrepreneurs jusqu'à ce jour, $13,400. Garantie—Dépôt en banque, 10,900.
762	Donald J. Grant. No. 5,751. septembre 26, 1878.	2,385	2,385	....	**Fort Wellington, Prescott.—Réparations.**	Quinze soumissions reçues. La plus basse acceptée; portant le nom de D. J. Grant. Reçue, 17 août 1878. Copie des soumissions, annexe 34. Quantités portées dans les soumissions, annexe 34. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er juin 1879. Total payé aux entrepreneurs jusqu'à ce jour, $1,205. Aucun dépôt en garantie.

ÉTAT fourni conformément à deux ordres de la Chambre des Communes, portant les dates du 3 et du 10 mars 1879, etc.—*Suite.*

Nombre.	Nom de l'entrepreneur ; numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission.	Prise de l'entreprise d'après le contrat.	Différence entre le montant de la plus basse soumission et le prix d'entreprise.	Nature de l'entreprise.	Explications.
763	Snow et Scouller. No. 5,752. Novembre 25, 1878.	$16,814	$16,814	....	Construction d'un bureau de poste à Frédéricton.	Treize soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant les noms de Snow et Scouller. Reçue, 2 septembre 1878. Copie des soumissions, annexe 35. Quantités portées dans les soumissions, annexe 35. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 avril 1879. Garantie—Dépôt en banque, $850.
764	Thomas Condell. No. 5,762. Novembre 7, 1878.	1,925	1,925	....	Rideau Hall.—Buanderie, etc.	Dix-sept soumissions reçues. La plus basse acceptée; portant le nom de Thomas Condell. Reçue, 29 octobre 1878. Copie des soumissions, annexe 36. Quantités portées dans les soumissions, annexe 36. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 4 janvier 1879. Total payé à l'entrepreneur, $1,939.60. Entreprise terminée. Aucun dépôt en garantie.
765	Williamson, Rogers et Farrell. No. 5,771. Novembre 25, 1878.	127,150	127,150	....	Canal Lachine.—Terminer la section no. 9.	Neuf soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant le nom de Jas. Williamson. Reçue, 18 septembre 1878. Copie des soumissions, annexe 37. Quantités portées dans les soumissions, annexe 37. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 27 avril 1879. Total payé jusqu'à ce jour aux entrepreneurs, $91,100. Garantie—dépôt en banque, $6,000.

766	McCartney et McMillan. No. 5,775. 21 novembre 1878.	environ 1,690	environ 1,690	....	Télégraphe entre Victoria et Nanaimo.	Seize soumissions reçues. La plus basse acceptée; portant les noms de McCartney et McMillan. Reçue le 18 novembre 1878. Copie des soumissions, annexe 38. Quantités portées dans les soumissions, annexe 38. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 15 avril 1879. Garantie—Dépôt en banque, $50.
767	L. A. Sénécal. No. 5,781. 13 janvier 1879.	35,750	35,750	....	Chemin de fer Intercolonial.—Arrête-noix.	Une seule soumission reçue. Soumissionn de L. A. Sénécal acceptée par A. du C. no. 17,023, 30 décembre 1878. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er août 1870. Rien encore de payé à l'entrepreneur. Aucun dépôt en garantie.
768	Beaton et McDonald. No. 5,784. 8 février 1879.	8,945	8,915	....	Arichat-West, N.-E. — Brise-lames.	Six soumissions reçues. La plus basse acceptée; portant les noms de Beaton et McDonald. Reçue, 25 juillet 1878. Copie des soumissions, annexe 7. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er février 1880. Total payé jusqu'à ce jour aux entrepreneurs, $2,000. Garantie—Dépôt en banque, $447.25.
769	John McDougal. No. 5,793. 22 mars 1879.	7,229	7,229	....	Canal Lachine.—Pont de la rue Wellington.	Quatre soumissions reçues. La plus basse acceptée; portant le nom de John McDougal. Reçue, 8 février 1879. Copie des soumissions, annexe 39. Quantités portées dans les soumissions, annexe 39. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 28 avril 1879. Rien encore de payé à l'entrepreneur. Aucun dépôt en garantie.
770	W. P. Bartley et Cie. No. 5,794. 24 mars 1879.	7,704.83	7,704.83	....	do Pont de la rue du Moulin.	Quatre soumissions reçues. La plus basse acceptée; portant les noms de W. P. Bartley et Cie. Reçue, 8 février 1879. Copie des soumissions, annexe 39. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 28 avril 1879. Rien encore de payé à l'entrepreneur. Aucun dépôt en garantie.

ETAT fourni conformément à deux ordres de la Chambre des Communes portant les dates du 3 et du 30 mars 1878, etc.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur, et numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix de l'entreprise d'après le contrat.	Différence entre le montant de la plus basse soumission et le prix d'entreprise.	Nature de l'entreprise.	Explications.
771	P. Burns et J. Heney. No. 5,799. 13 mars 1879.	$4.25 pour bois d'érable; 3.75 pour bois mêlé.	$4.25 pour bois d'érable; 3.75 pour bois mêlé.	$0.25 pour bois mêlé.	Edifices publics, Ottawa.—Bois de chauffage.	Trente-cinq soumissions reçues, y compris deux arrivées trop tard. La plus basse moins deux acceptée. La plus basse, D. Doyal, $4.25 pour bois d'érable et $3.75 pour bois mêlé. La plus basse moins une, Geo. D. Fisher, $4.18 pour bois d'érable et $3.88 pour bois mêlé. Les plus basses moins deux, Patrick Burns et John Nicholson, dont les prix sont semblables, sav.: $4.25 pour bois d'érable et $4 pour bois mêlé. M. Doyal a manqué de se conformer aux conditions établies par le département, savoir, déposer $1,000 en garantie. Par lettre adressée aux département, no. 78,981, 21 janvier 1879, M. Geo. B. Fisher dit qu'il ne peut entreprendre la fourniture d'une partie du bois aux prix mentionnés dans la soumission s'il ne fournit le tout. M. Burns fit le dépôt requis, et informa le département qu'il s'était associé M. John Heney qui pendant plusieurs années a été le fournisseur du bois de chauffage des édifices publics, à la satisfaction du département. La soumission portant le nom de Patrick Burns fut acceptée par A. du C. no. 79,700, 11 février 1897. Reçue le 15 janvier 1878. Copie des soumissions, annexe 40. Quantités portées dans les soumissions, annexe 40. Terme fixé pour l'expiration du contrat, 17 octobre 1882. Rien encore de payé aux entrepreneurs. Garantie—Dépôt en banque, $1,000.
772	Enoch Lunt et fils. No. 5,809. 20 décembre 1878.	1re année, 10,000. 2e année, 9,000. 3e année, 8,000.	1re année, 10,000. 2e année, 9,000. 3e année, 8,000.	....	Service de steamer entre Gaspé et Campbellton.	Aucune soumission reçue. *Voir* no. 18,005, 1er mars 1879. Soumission acceptée, Enoch Lunt et fils. Terme fixé pour l'expiration du contrat, clôture de la navigation 1887. Rien encore de payé aux entrepreneurs. Aucun dépôt en garantie.

773	J. Marks, John Ginty, Patrick Purcell et Hugh Ryan, sous les noms et raison de Purcell et Cie. No. 5,817. 7 mars 1879.	2,203,896 ou 2,300,196.	2,203,896 ou 2,300,196.	....	Chemin de fer Canadien du Pacifique. — Nivellement etc., entre la Rivière des Anglais et la Rivière à l'Aigle, formule A, 118 milles.	Vingt soumissions reçues, y compris quatre soumissions irrégulières. La plus basse acceptée pour la construction de 118 milles du chemin de fer du Pacifique entre la rivière des Anglais et la rivière à l'Aigle. Soumission acceptée portant le nom de Thomas Marks et Jas. Conmee. Par lettre à ce département no. 17,934, 27 février 1879, MM. Marks et Conmee demandent que MM. John Ginty, P. Purcell et Hugh Ryan soient associés à M. Marks dans la soumission au lieu de M. Conmee. La soumission de MM. Marks et Conmee est acceptée par A. du C. no. 18,007, 3 mars 1879. *Voir* aussi no. 18,034, 5 mars 1879. Soumission reçue 1er janvier 1879. Copie des soumissions, annexe 41. Quantités portées dans les soumissions, annexe 41. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er juillet 1883. Rien encore de payé aux entrepreneurs. Garantie—Dépôt en banque et parts de banque, $110,000.
774	J. H. Fraser, G. J. Grant, J. M. Pitblado, A. Manning, John Shields et J. F. McDonald, sous les noms et raison de Fraser, Manning et Cie No. 5,828. 20 mars 1879.	4,130,707	3,364,274	766,433	Chemin de fer Canadien du Pacifique. — Nivellement, etc., entre la Rivière à l'Aigle et la Rivière Kéwatin, formule B, 67 milles.	Seize soumissions reçues, y compris deux irrégulières. La plus basse moins deux est acceptée pour la construction de 67 milles du chemin de fer du Pacifique entre la rivière à l'Aigle et Kéwatin. La plus basse, Morse, Nicholson et Cie., $3,364,274. La plus basse moins une, Andrews, Jones et Cie., $3,915,942. La suivante, Fraser, Grant et Cie., $4,130,707, Par lettre à ce département no. 17,877, 25 février 1879, MM. Morse et Cie, retirent leur soumission pour la section B. Par lettre à ce département, no. 17,954, 1er mars 1879 MM. Andrews, Jones et Cie., disent qu'ils ont déposé au crédit du receveur-général la somme de $50,000 comme garantie de l'exécution du contrat d'entreprise de la section B et qu'ils compléteront leur dépôt de 5 pour cent dans le cours d'une semaine. On ne peut dire que MM. Andrews, Jones et Cie. refusèrent d'accepter l'entreprise conformément à leur soumission, car ils se déclarèrent prêts à l'accepter. Ce qu'ils ont failli de faire c'est de déposer la somme requise dans le délai fixé par le ministre des travaux publics, ils demandèrent même une prolongation de ce délai, ajoutant que si leur demande était accordée ils seraient prêts à passer le contrat pour l'exécution de l'entreprise. Le ministre ne crut cependant pas qu'il fut dans l'intérêt public d'accorder cette demande. La soumission de MM. Fraser, Grant et Pitblado fut acceptée par A. du C. no. 18,039, 5 mars 1879. *Voir* aussi, rapports de M. Fleming no. 17,710, 1er février 1879, et no. 17,711, 12 février 1879. Soumission acceptée portant les noms de Fraser, Grant et Pitblado. Reçue le 1er janvier 1879. Copie

ETAT fourni conformément à deux ordres de la Chambre des Communes, portant les dates du 3 et du 10 mars 1879.—*Suite.*

Numéro.	Nom de l'entrepreneur ; numéro et date du contrat.	Montant de la plus basse soumission reçue.	Prix de l'entreprise d'après le contrat.	Différence entre le montant de la plus basse soumission et le prix d'entreprise.	Nature de l'entreprise.	Explications.
						des soumissions, annexe 42. Quantités portées dans les soumissions, annexe 42. Terme fixe pour l'achèvement de l'entreprise, 1er juillet 1883. Rien encore de payé aux entrepreneurs. Garantie—Dépôt en banque et parts de banque, $206,900.
775	Laurang Parry. No. 5,823. 31 mars 1879.	$3,670	$3,670	....	Big Minninigash, I. P. E. — Brise-lames.	Quinze soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant le nom de Laurang Parry. Reçue, 5 octobre 1878. Copie des soumissions, annexe 43. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 1er juin 1879. Rien encore de payé à l'entrepreneur. Garantie—Dépôt en banque $183.50.
776	Cie. de messagerie Canadienne et Cie. de messagerie de l'Est. No. 5,826. 1er juillet 1876.	....	La Cie. paiera au gouvernement le tiers des recettes brutes.	....	Chemin de fer Intercolonial—Service de messagerie sur toute la ligne.	Aucune soumission demandée. Offre de la Cie. de messagerie Canadienne et de la Cie. du messagerie de l'Est, acceptée par A. du C. no. 11,439, 12 mai 1876. Terme fixé pour l'expiration du contrat, 1er juillet 1879. Rien encore de payé aux entrepreneurs. Aucun dépôt en garantie.
777	F. W. Fishwick. No 5,827. 29 août 1874.	....	L'entrepreneur paiera au govrn. le tiers des recettes brutes.	....	Chemin de fer Intercolonial—Service de messagerie entre Halifax et Pictou et Amherst, N.-E.	Aucune soumission demandée. Offre de F. W. Fishwick acceptée. Terme fixé pour l'expiration du contrat, 1er septembre 1875. Aucun dépôt en garantie.

778	Joseph Upper et Co. No. 5,830. 12 mars 1879.	....	L'entrepreneur paiera au gouvernement un tiers des recettes brutes.	....	Embranchement Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique. — Equipement et exploitation de l'embranchement.	Aucune soumission demandée. Offre de Joseph Upper et Cie. acceptée par ordre en Conseil no. 18,250, 13 mars 1879. Offre portant les noms de Joseph Upper, Benj. W. Folger, James Swift and Matthew H. Folger. Terme fixé pour l'expiration du contrat, date de l'achèvement du chemin de fer du Pacifique entre la baie du Tonnerre et Selkirk. Rien encore de payé aux entrepreneurs. Le contrat n'est pas terminé. Aucun dépôt en garantie.
779	Contrat passé entre McIntyre, Worthington et la cie. de ch. de fer Canada Central. No. 5,831. 20 avril 1878.	Subvent'n $12,000 par mille.	Subvent'n $12,000 par mille.	....	Cie. du chemin de fer Canada Central. Subvention pour le prolongement de la ligne de Pembroke au terminus de l'est de l'embranchement de la baie Georgienne.	Aucune soumission demandée. Offre de la Cie. du ch. de fer Canada Central acceptée par A. du C. no. 15,617, en date du 18 avril 1878. Terme fixé pour l'achèvement de l'entreprise, 30 décembre 1880. Total payé jusqu'à ce jour aux entrepreneurs, $86,603. Le contrat n'est pas terminé. Aucun dépôt en garantie.
780	Cooper, Fairman et Cie. Lettre no. 6,819. 28 juillet 1876.	$8,550	$8,550	....	Chemin de fer du Pacifique. Fourniture de carvelles et livraison à Fort-William.	Six soumissions reçues. La plus basse acceptée ; portant les noms de Cooper, Fairman et Cie. Reçue, 24 juillet 1876. Aucun dépôt en garantie.

(*Annexe No.* 1.)

TRENTE-QUATRIÈME CONTRAT.

Chemin de fer Canadien du Pacifique.

Transport.

(Il y aura environ 5,000 tonneaux à transporter. Il ne sera pas reçu de soumission pour moins de 500 tonneaux ou qui ne sera faite selon la présente formule.)

Le soussigné offre par les présentes à fournir un nombre suffisant de steamers à hélice de premier ordre et autres moyens de transport, et de transporter du port de Kingston à Saint-Boniface (vis-à-vis Winnipeg), Manitoba, les quantités suivantes de rails d'acier (ou s'il est jugé à propos à Emerson ou autres endroits entre Emerson et Saint-Boniface les quantités que le département ordonnera de livrer en ces endroits) ainsi que les éclisses, boulons et écrous nécessaires, en paquets de fabrique. Au moins deux mille cinq cents tonneaux seront livrés au plus tard le 1er août et le reste au plus tard le 15 septembre 1878 :—

5,000 tonneaux de Kingston à Saint-Boniface ou autre endroit tel que mentionné plus haut, au taux de $000.00 par tonneau de 2,240 lbs. Ce chiffre comprendra les frais de chargement, de déchargement et d'empilement sur les quais ou en d'autres endroits en deçà de 60 pieds de distance à compter du bord du navire ; les frais d'assurance, de quaiage et les droits de ports aux lieux de destination et de livraison, ainsi que tous les droits de canaux ou de passage à payer sur la route.

Il sera payé 90 pour cent sur certificat signé par un officier dûment autorisé, attestant la livraison de chaque cargaison au complet sous tous les rapports à Saint-Boniface ou autre endroit suivant le cas. La balance sera payée après la fidèle exécution de toute l'entreprise.

Et il se déclare prêt à passer un contrat d'entreprise pour la fidèle exécution du service de transport ci-dessus mentionné, et offre comme cautions les deux personnes qui ont comme tel signé la présente soumission.

Compagnie de transport des lacs et rivières.—R. Blair, président ; J. Harvey, secrétaire	$22 95
Smith et Theighley	19 95
Compagnie de transport du Nord-Ouest.—S. Neelon, président	18 00
Cooper, Fairman et Cie	19 00

(Annexe No. 2.)

CONTRAT 35.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Carvelles.

Le soussigné offre de livrer sur quai à Fort-William ou à Duluth, suivant qu'il sera ordonné, conformément aux devis et les termes établis, 480 tonneaux de carvelles à chemin de fer au taux de piastres le tonneau de 2,240 lbs., et en livrer 100 tonneaux le ou avant le 15 juillet prochain, et le reste avant la fin de la saison de navigation de 1878.

Le soussigné prêt à passer un contrat d'entreprise pour la fabrication et la livraison des carvelles en quantités voulues, et à convaincre le ministre des travaux publics qu'il capable d'exécuter ce contrat, et offre comme cautions de sa fidèle exécution les deux personnes qui ont comme telles signé la présente soumission.

Cooper, Fairman et Cie	$49 75
Lee et Leys	49 80
Pillow, Hersey et Cie	50 00
R. et J. Hope	51 00
J. A. Fisher	51 50
John Payne	52 25
G. H. Parsons	54 29
J. Taylor et Frère	55 00
R. Millard et Cie	55 50
B. J. Coghlin	56 50
Dilworth, Porter et Cie	48 16
Dana et Cie	48 83
Freeman et Seebold	49 50
Middleton et Meredith	58 50
Corrydon, Winch et Cie	52 75
Tudor Iron Works	54 80

(*Annexe No.* 3.)

SOMERVILLE, COMTÉ DE QUEEN, N.E.

Travaux.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante tous les ouvrages devant constituer les travaux projeté à Somerville, dans le comté de Queen's, N.E. suivant les plans et devis qui l ont été montrés, et fournir tout l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme totale de et déclare prêt à passer un contrat d'entreprise ; et offre comme cautions de sa fidèle exécution les deux personnes ci-après mentionnées.

C. E. D. Snow	$7,000 00
M. R. Freeman	4,444 00
George S. Parker	4,944 00
J. W. Chandler	6,450 00

(*Annexe No.* 4.)

PUDDING PAN, COMTÉ DE QUEEN, N.E.

Travaux.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux Publics de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante tous les ouvrages devant constituer les travaux projetés à Pudding Pan, comté de Queen, N.E., suivant les plans et devis qui l ont été montrés, et de fournir tout l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme totale de

et se déclare prêt à passer un contrat d'entreprise ; et offre comme cautions de sa fidèle exécution les deux personnes ci-après mentionnés.

Wolf et Corkum	$11,770 00
J. D. McClearn (Somme non fixée ; $25 de moins que le chiffre de la plus basse soumission.)	
C. E. Seely	7,550 00
George McLeod	8,500 00
Samuel Miles	5,873 00
Z. Freeman	5,495 00
G. S. Parker	6,944 00
J. W. Chandler	9,800 00

(*Annexe No.* 5.)

WOOD ISLANDS, COMTÉ DE QUEEN, I.P.E.

Travaux.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante tous les travaux projetés à Pudding Pan, comté de Queen, N. E., suivant les plans et devis qui l ont été montrés, et de fournir tout l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme totale de , et se déclar prêt à passer un contrat d'entreprise; et offre comme cautions de sa fidèle exécution les deux personnes ci-après mentionnés.

John M. Stewart	2,995 00
G. Wightman	3,750 00
Sanders et Hume	3,800 00
J. D. Mackenzie	3,878 00
James Brown	3,970 00
A. O'Connor	4,250 00
Richard Weeks	4,350 00
John Sinnott	4,595 00
J. McCormack	22,888 00

(Annexe No. 6.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
VICTORIA, C.B., 30 juillet 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer pour le renseignement de l'honorable ministre des travaux publics, que j'ai adjugé au plus bas soumissionnaire l'entreprise de la reconstruction du télégraphe en cette province entre Yale et Quesnelmouth, aux prix ci-après indiqués, savoir :—

De Yale au Ruisseau Caché—Erection des pôteaux et pose des fils, 110 milles @ $1.50 par mille............	$1,320 00

N.B.—Les pôteaux destinés à cette section ont été achetés et payés l'année dernière au taux de $12.88 par mille.

Du Ruisseau de la Cache à la Maison des 127 milles—106 milles à $23.50 par mille..................................	$2,491 00
De la Maison des 127 milles à Quesnelmouth—110 milles à $24 par mille...	2,640 00

Ces travaux sont entrepris à un prix très-bas, mais non pas ruineux, l'entrepreneur de la section du Ruisseau de la Cache à la Maison des 127 milles ayant déjà entrepris l'année dernière la fourniture des pôteaux entre Yale et le Ruisseau de la Cache. Le erme de l'achèvement de l'entreprise est fixé au 30 nombre prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
B. W. PEARSE,
Ingénieur de district.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, département des travaux publics,
Ottawa.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
VICTORIA, C.B., 31 août 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre portant le no 45,676 et la date du 17 du courant, et de vous informer en réponse que l'entreprise de la reconstruction du télégraphe a été adjugée aux personnes suivantes :—

Jas. D. Birmingham—Erection des pôteaux et pose des fils, de Yale au Ruisseau de la Cache; terme fixé, 15 octobre 1878.
John Smith—Fourniture et érection des pôteaux et pose des fils, du Ruisseau de la Cache à la Maison des 127 milles ; terme fixé, 30 novembre 1878.
William Kealley—Fourniture et érection des pôteaux et pose des fils, de la Maison des 127 milles à Quesnelmouth; terme fixé, 1er novembre 1878.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,
B. W. PEARSE,
Ingénieur de district.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, département des travaux publics,
Ottawa.

(*Annexe No.* 7.)

ARICHAT-OUEST, COMTÉ DE RICHMOND, C.B.

Travaux.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante tous les ouvrages devant constituer les travaux projetés à Arichat-Ouest, comté de Richmond, C.B., suivant les plans et devis qui l ont été montrés, et de fournir tout l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme totale de , et se déclare prêt à passer un contrat d'entreprise ; et offre comme cautions de sa fidèle exécution les deux personnes ci-après mentionnés.

Beaton et McDonald	$8,945 00
Colin Chisholm	14,400 00
Peter Bosdet	15,000 00
John G. Fixoth	14,500 00
W. M. Clough	24,000 00
W. M. Robertson	13,967 00

(Annexe No. 8.)

NOUVEAU BUREAU DE POSTE, SAINT-JEAN, N.B.

Soumission.

Le soussigné offre d'exécuter les différents travaux de l'érection et de l'achèvement de l'édifice ci-dessus mentionné, conformément aux plans, élévations, sections et dessins de détails, aux termes et aux devis, préparés et établis d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux publics, pour les sommes ci-après mentionnées.

—	Flemming et Fils.	Riley et Brown.	Foxwell et Colby.	Rainnie, Stirling et Emery.	Flood et Prince.	J. Harris et Cie.	Perry et McDonald.	George Blake.	J. H. Hutchison.	W. L. Williams.	Murphy et Jones.	Stewart et Aitchison.
	$	$ cts.	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Soumission pour le tout.....	......	......	120,175	139,850	118,800	......	146,151	Non en règle.	......	108,000	129,834	124,750
Où, Soumissions partielles comme suit :—												
No. 1 — Excavation, maçonnerie et briquetage, devis A......	......	......	68,000	......	......	......	100,109	......	87,000	56,000	55,527	......
No. 2 — Charpenterie et menuiserie, devis B......	......	......	15,000	......	......	......	11,777	......	......	......	11,024	......
No. 3—Couverture en ardoise et plâtrage, devis C et E......	......	6,318 35	3,500	......	......	......	3,300	......	......	......	3,000	......
No. 4—Ferblanterie, devis D......	......	......	......	......	......	1,150	975	......	......	......	700	......
No. 5—Peinturage et vitrerie, devis F......	......	......	4,700	......	......	......	4,700	......	......	......	3,800	......
No. 6—Plomberie, pose des conduits du gaz et des sonnettes, devis G, H et I	......	......	1,975	......	......	......	790	1,975	......	......	1,400	......
No. 7—Ouvrages en fer et en fonte, devis K......	25,500	......	27,000	......	......	27,646	24,500	......	......	......	......	......

(*Annexe No.* 8—Suite.)

NOUVEAU BUREAU DE POSTE, SAINT-JEAN, N.B.—Soumission, etc.—*Fin.*

—	J. G. McDonald.	J. Isbester.	Wand et Wand.	J. S. Armstrong.	R. R. Walsh.	Wm. Cansey.	J. Bourke.	R. Flaherty et Cie.	G. J. Chubb.	Keening et Fellows.	A. Christie et Cie.	McKean et Millikin.	Kena, McInery et Mooney.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	
Soumission pour le tout....	127,000	119,989	129,000	129,450	124,000	125,000	169,514	....	....	....	135,000	157,664	127,
Ou, Soumissions partielles comme suit :—													
No. 1—Excavation, maçonnerie et briquetage, devis A........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	119,200	....	....	....
No. 2—Charpenterie et menuiserie, devis B........	....	....	....	....	....	....	20,000	....	....	....	....	....	....
No. 3—Couverture en ardoise et plâtrage, devis C et E........	....	....	....	....	....	....	3,275	....	....	....	....	....	....
No. 4—Ferblanterie, devis D........	....	....	....	....	....	....	913	....	....	....	....	....	....
No. 5—Peinturage et vitrerie, devis F........	....	....	....	....	....	....	4,500	....	....	....	....	....	....
No. 6—Plomberie, pose des conduits du gaz et des sonnettes, devis G, H et I	....	....	....	....	....	....	1,300	....	....	....	....	....	....
No. 7—Ouvrages en fer et fonte, devis K........	....	....	....	....	....	....	24,500	24,000	26,475	....	....	....	....

(*Annexe No.* 8—Suite.)

BUREAU DE POSTE, SAINT-JEAN, N.B.

TABLE devant accompagner les soumissions, suivant la note de la première page des devis de l'excavation, de la maçonnerie et du briquetage.

—	Flemming et Fils.	Riley et Brown.	Foxwell et Colby.	Rainnie, Stirling et Emery.	Flood et Prince.	J. Harris et Cie.	Perry et McDonald.	George Blake.	J. H. Hutchison.	W. L. Williams.	Murphy et Jones.	Stewart et Aitchison.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Excavation au-dessous du niveau fixé dans le contrat, d'après le devis, y compris le remplissage et le terrassement, ainsi que le déblai ....par v. c. de 27 pds.	....	....	1 00	0 75	1 25	....	1 00	....	1 00	0 75	1 10	1 00
31 Démolition des vieux murs du soubassement et déblai (ménageant la tranchée nécessaire aux maçons pour la reconstruction.................................... par vg. c.	....	....	0 75	0 50	1 40	....	0 75	......	0 25	0 50	1 00	2 00
Mur de fondation en granit soit au-dessous ou au-dessus du niveau fixé par le contrat, y compris la main-d'œuvre et les matériaux, suivant le devis.............. par pd. c.	....	....	0 85	0 25	0 50	....	0 40	....	0 40	0 35	0 45	0 60
Murs en pierre de taille des soubassements, y compris la main-d'œuvre et les matériaux d'après le devis......... do	....	....	1 50	....	1 50	....	0 40	....	0 33	1 75	0 55	0 65
Extra pour la main-d'œuvre seule, parois extérieures des murs en pierre de taille des soubassements, d'après le devis..par pd. carré.	....	....	4 50	....	4 00	....	4 00	....	2 70	....	0 30	2 70
Extra pour la main-d'œuvre seule, taille de la pierre des ouvertures du soubassement, mesurée sur les faces exposées.. do	....	....	0 75	....	0 50	....	0 50	....	0 40	0 65	0 30	0 40

(*Annexe No.* 8—Fin.)

BUREAU DE POSTE, SAINT-JEAN, N.-B.—TABLE devant accompagner les soumissions, etc.—*Fin.*

—	J. G. McDonald.	J. Isbester.	Wand et Wand.	J. S. Armstrong.	R. R. Walsh.	Wm. Cansey.	J. Bourke.	R. Flaherty et Cie.	G. J. Chubb.	Keening et Fellows.	A. Christie et Cie.	McKean et Millikin.	Kane, McInery et Mooney.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts.	$ cts.
Excavation au-dessous du niveau fixé dans le contrat, d'après le devis, y compris le remplissage et le terrassement, ainsi que le déblai ....par v. c. de 27 pds.	1 50	0 30	1 00	1 10	1 25	....	2 00	....	....	0 75	1 75	....	....
Démolition des vieux murs du soubassement et déblai (ménageant la tranchée nécessaire aux maçons pour la reconstruction) .... par vg. c.	....	1 50	0 25	0 50	0 75	....	0 85	....	....	3 00	1 25	....	....
Murs de fondation en granit soit au-dessous ou au-dessus du niveau fixé par le contrat, y compris la main-d'œuvre et les matériaux, suivant le devis .... par pd. c.	11÷27	0 60	0 40	0 50	0 60	0 88	0 45	....	....	0 50	0 85	....	....
Murs en pierre de taille des soubassements, y compris la main-d'œuvre et les matériaux, d'après le devis ..... do	14÷27	0 50	0 33	0 56	0 60	....	0 55	....	....	....	1 25	....	....
Extra pour la main-d'œuvre seule, parois extérieures des murs en pierre de taille des soubassements, d'après le devis ....par pd. carré.	1 80	4 00	0 40	2 00	1 80	....	1 80	....	....	....	1 20	....	....
Extra pour la main-d'œuvre seule, taille de la pierre des ouvertures du soubassement, mesurée sur les faces exposées.............................. do	0 25	0 60	0 50	0 30	0 40	....	0 20	....	....	....	1 30	....	....

(*Annexe No.* 9.)

BUREAU DE POSTE, ETC.

SAINT-JEAN, QUÉBEC.

Soumission.

Le soussigné offre d'exécuter tous les travaux compris dans l'érection et l'achèvement du bureau de poste ci-dessus mentionné, etc., conformément aux plans, élévations, sections et dessins de détails, aux termes et aux devis, préparés et établis d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux publics, pour la somme ci-après spécifiée.

—	Payette et Larose.	James Howley.	N. Trudel.	Wright et Bouchard.	Dennis O'Brien.	Dupont, Deschamps et Cartier.	J. Chagnon.	Ish. Molleur.	Theo. Brodeur.	Felix Côté.	T. Brodeur.	Demers et Lalonde.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Soumission pour le tout....................	5,400	6,980	7,000	7,373	7,997	8,000	9,000	9,000	9,487	9,500	9,790	10,500

(*Annexe No.* 10.)

TRENTE-TROISIEME CONTRAT.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE (Embranchement de Pembina)—NIVELLEMENT, CONSTRUCTION DES PONTS, POSE DE LA VOIE ENTRE SAINT-BONIFACE ET EMERSON, 63⅓ MILLES.

Soumissions.

Le soussigné offre par les présentes, d'exécuter, à l'entière satisfaction de l'ingénieur en chef ou autre officier qui sous son contrôle sera régulièrement autorisé, tous les travaux d'excavation et de nivellement, la construction des ponts et la pose de la voie, le ballastage et autres ouvrages qu'il y aura à faire pour terminer la partie de l'embranchement du chemin de fer de Pembina entre Saint-Boniface et la frontière Intercoloniale à Emerson, conformément aux termes et conditions énoncés dans le devis portant la date du 18 avril 1876, et dans le cours de la période mentionnée dans le mémoire des travaux portant la date du 7 février 1878, et de fournir tout l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, aux prix ci-dessous mentionnés, lesquels, tels qu'inscrits en regard des quantités approximatives données dans le mémoire des travaux, se montent à la somme collective de $

Et le soussigné consent de plus à ce que toutes les augmentations, modifications ou diminutions que l'on fera aux travaux entrepris, soient évaluées, ajoutées à la somme ci-dessus mentionnée ou en soient diminuées selon le cas, dans la proportion des prix inscrits en regard des items mentionnés dans la table suivante, et selon les stipulations spéciales du devis, et que la somme ainsi modifiée soit considérée et acceptée comme le prix arrêté par le contrat.

Le soussigné propose et offre de plus de terminer les travaux indiqués dans le mémoire des travaux le ou avant le 1er novembre 1878 à l'exception du ballastage, qui sera fait à cette date à un degré suffisant au fonctionnement de la voie, et terminé de bonne heure l'année suivante.

TABLE DES QUANTITÉS ET DES PRIX.

Quantités approximatives.	Description des travaux.	C. C. Couvrette.		A. Charlebois.		Kavanagh, Murphy et Upper.		L. Z. Mallette.		John Ryan.	
		Totaux.	Montant	Totaux.	Montant	Totaux.	Montant.	Totaux.	Montant	Totaux.	Montant
		$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$	$ cts.	$
100	Déblai .... par acre.	15 00	1,500	10 00	1,000	24 00	2,400 00	10 00	1,000	2 00	200
50	Abattage à fleur de terre .... do	20 00	1,000	30 00	1,500	28 00	1,400 00	30 00	1,500	2 00	100
100	Déracinement (y compris fossés latéraux et tranchées d'égouttement) .... do	20 00	2,000	25 00	2,500	50 00	5,000 00	25 00	2,500	5 00	500
666,000	Pieds linéaires de clôture .... p.100 pds. l.	9 00	5,994	10 00	6,660	5 00	33,300 00	7 00	46,620	1 10	7,326
100	Verg. cub. d'excavation dans le roc détaché..p. v. cub.	1 00	100	3 00	300	2 50	250 00	2 50	250	1 00	100
140,000	Verges cub. d'excav. dans la terre (y compris les emprunts) .... do	0 20	28,000	0 23	32,200	0 25	35,000 00	0 23	32,200	0 23	32,200
10,000	Verg. cub. d'excav. dans les fossés d'égouttement au-delà des limites de la voie ferrée.... do	0 20	2,000	0 23	2,300	0 30	3,000 00	0 23	2,300	0 25	2,500
1,000	Pieds linéaires d'égoûts souterrains .... p.100 pds. l.	15 00	150	20 00	200	25 00	250 00	20 00	200	20 00	200
2	Arches de pont, système Howe, 100 pds. d'ouv. per arch.	3,200 00	6,400	3,500 00	7,000	3,000 00	6,000 00	3,500 00	7,000	4,000 00	8,000
1	do do 80 do .... do	2,400 00	2,400	2,500 00	2,500	2,500 00	2,500 00	2,500 00	2,500	3,000 00	3,000
1	do do 60 do .... do	1,500 00	1,500	1,800 00	1,800	....	1,750 00	1,800 00	1,800	2,000 00	2,000

2,500	Vgs. cubes de caissons pour culées et piles de ponts (y comp. le bois et le remp. en pierre. par v. c.	3 00	7,500	3 50	8,750	3 50	8,750 00	3 50	8,750	6 00	15,000
1,000	Maçonnerie en pierres perdues. .... do	1 00	1,000	1 50	1,500	1 50	1,500 00	1 50	1,500	3 00	3,000
....	Vgs. cub. maçonnerie des ponts au ciment hydraulique .... do	15 00	....	16 00	....	15 00	....	15 00	....	15 00	....
....	do maçonnerie des ponts au mortier ordinaire, baigné de ciment hyd. do	13 00	....	14 00	....	15 00	....	13 00	....	14 00	....
....	do maçon. des ponceaux au cim. hyd.. do	15 00	....	18 00	....	12 00	....	17 00	....	12 00	....
....	do do au mortier ordinaire, baigné de ciment hyd.... do	13 00	....	16 00	....	10 00	....	15 00	....	11 00	....
....	do maçon. de ponceau en pierres sèch. do	11 00	....	12 00	....	8 00	....	11 00	....	10 00	....
....	do briquetage au ciment hydraulique. do	12 00	....	12 00	....	12 50	....	12 00	....	10 00	....
....	do do au mortier ordinaire, baigné de ciment hydraulique..... do	10 00	....	10 00	....	11 00	....	9 50	....	9 00	....
....	do béton au ciment hydraulique...... .. do	6 00	....	5 00	....	10 00	....	6 25	....	9 00	....
....	do corroi.............................. do	0 90	....	1 25	....	2 00	....	1 25	....	0 75	....
2,500	Pds. linéaires de pilotis—pruche ou chêne de dimensions mesurant 12 pcs. c. au gros bout p. pd. l.	0 55	1,375	0 60	1,500	0 40	1,000 00	0 60	1,500	0 50	1,250
	Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.										
2,500	Pds. lin. 16 × 12 pouces, pin blanc .... p. pd. l.	0 45	1,125	0 50	1,250	0 50	1,250 00	0 50	1,250	0 60	1,500
2,000	do 15 × 12 do do .... do	0 45	900	0 45	900	0 50	1,000 00	0 45	900	0 56	1,120
2,500	do 15 × 9 do do .... do	0 35	875	0 40	1,000	0 40	1,000 00	0 40	1,000	0 43	1,075
38,000	do 12 × 12 do pin blanc ou ép. rge. do	0 30	11,000	0 35	13,300	0 35	13,300 00	0 30	13,300	0 45	17,100
4,000	do 12 × 9 do do do	0 20	800	0 30	1,200	0 25	1,000 00	0 30	1,200	0 34	1,360
14,000	do 9 × 8 do do do	0 20	2,800	0 20	2,800	0 18	2,520 00	0 20	2,800	0 23	3,220
15,000	do 12 × 12 do épinette blanche..... do	0 25	3,750	0 30	4,500	0 35	5,250 00	0 30	4,500	0 45	6,750
7,000	do 12 × 9 do do .... do	0 20	1,400	0 25	1,750	0 25	1,750 00	0 25	1,750	0 34	2,380
1,500	do 12 × 6 do do ..... do	0 16	240	0 15	225	0 18	270 00	0 15	225	0 23	345
1,000	do 12 × 4 do do ..... do	0 12	120	0 12	120	0 12	120 00	0 12	120	0 15	150
500	do 9 × 9 do do ..... do	0 20	100	0 20	100	0 21	105 00	0 20	100	0 25	125
4,000	do 9 × 6 do do ..... do	0 14	560	0 15	600	0 15	600 00	0 15	600	0 17	680
1,000	do 9 × 4 do do ..... do	0 10	100	0 12	120	0 10	100 00	0 12	120	0 15	150
1,000	do 6 × 4 do do ..... do	0 10	100	0 10	100	0 10	100 00	0 10	100	0 15	150
500	do 4 × 2 do voliges de chêne ..... do	0 08	40	0 12	60	0 03½	17 50	0 12	60	0 10	50
22,000	do bois de 10 pcs. aplani, épinette bl...... do	0 10	2,200	0 10	2,200	0 15	3,300 00	0 10	2,200	0 20	4,400
10,000	do do 8 do do ..... do	0 08	800	0 10	1,000	0 10	1,000 00	0 10	1,000	0 20	2,000
1,000	Pieds M.P. madriers d'ép. ou pruc...p. 1,000 pds. M P.	25 00	25	30 00	30	20 00	20 00	28 00	28	35 00	35
110,000	do do pin .... do	20 00	2,200	20 00	2,200	25 00	2,750 00	20 00	2,200	40 00	4,400
1,000	do do bois dur ... . do	75 00	75	100 00	100	50 00	50 00	100 00	100	50 00	50
25,000	Lbs. fer battu, y com. boulons, carv., liens, etc. par livre	0 10	2,500	0 12	3,000	0 10	2,500 00	0 12	3,000	0 10	2,500
8,500	do fonte .... do	0 07	595	0 08	680	0 10	850 00	0 08	680	0 10	850
165,000	Nombre de traverses .... chacune.	0 42	69, 00	0 40	66,000	0 27	44,550 00	0 40	66 000	0 45	74,250
66	Milles—posage de la voie ....p. mille.	200 00	13,200	200 00	13,200	250 00	16,500 00	200 00	13,200	325 00	21,450
110,000	Verges cubes de ballastage	0 25	27,500	0 30	33,000	0 27	29,700 00	0 30	33,000	0 40	44,000
20	Jeux d'aiguilles et de croisements ......pos. de ch jeu	20 00	400	25 00	500	25 00	500 00	25 00	500	25 00	500
	Total		203,624		219,645		232,202 50		259,553		265,963

(*Annexe No.* 10—Suite.)

TRENTE-TROISIÈME CONTRAT.—*Suite.*

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE (Embranchement de Pembina)—NIVELLEMENT, CONSTRUCTION DES PONTS ET POSE DE LA VOIE, ETC.

Soumissions.

CÉDULE DES QUANTITÉS ET DES PRIX.—*Suite.*

Quantités approximatives.	Désignation des travaux.	Jos. Whitehead.		Wardrop et Ross.		John W. Sifton.		James Isbester.		Wm. D. Barclay.	
		Taux.	Montant	Taux.	Montant	Taux.	Montant	Taux.	Montant	Taux.	Montant
		$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts	$
100	Acres de déblai.......................... par acre.	20 00	2,000	15 00	1,500	25 00	2,500	20 00	2,000	25 00	2,500
50	do abattage à fleur de terre.............. do	30 00	1,500	15 00	750	40 00	2,000	40 00	2,000	40 00	2,000
100	do déracinement (y compris fossés latéraux et tranchées d'égouttement) .... do	80 00	8,000	100 00	10,000	60 00	6,000	80 00	8,000	160 00	16,000
666,000	Pieds linéaires de clôture.................. p. 100 p. l.	6 00	39,960	8 00	53,280	8 00	53,280	0 08	53,280	15 00	99,900
100	Vgs cubes d'excavation dans le roc détaché.. p. vg. c.	1 00	100	0 60	60	2 00	200	0 75	75	1 00	100
140,000	do do dans la terre (y compris les emprunts)................ do	0 22	30,800	0 25	35,000	0 25	35,000	0 24	33,600	0 26	36,400
10,000	do d'excavation dans les fossés d'égouttement au-delà des limites de la v. fer.. do	0 33	3,300	0 20	2,000	0 25	2,500	0 27	2,700	0 26	2,600
1,000	Pieds linéaires d'égoûts souterrains.......... .. p. 100 p. l.	0 40	400	30 00	300	0 25	250	33 00	330	25 00	25,000
2	Arches de ponts, système Howe, 100 p. d'ouv. par arche.	2,160 00	4,320	3,500 00	7,000	3,700 00	7,400	4,500 00	9,000	3,600 00	7,200
1	do do 80 do .. do	....	3,520	2,160 00	2,160	2,800 00	2,800	2,880 00	2,880	2,800 00	2,800
1	do do 60 do .. do	....	2,040	1,440 00	1,440	2,500 00	2,500	2,500 00	2,500	2,000 00	2,000
2,500	Vgs. cubes de caissons pour culées et piles de ponts (y comp. le bois et le remp. en pierre. par v. c.	5 00	12,500	5 00	12,500	4 00	10,000	4 50	11,250	4 00	10,000
1,000	Maçonnerie en pierres perdues .... do	3 00	3,000	3 00	3,000	3 00	3,000	3 50	3,500	2 00	2,000
....	Vgs. cub. maçonnerie des ponts au ciment hydraulique.................................. do	18 00	... .	....	....	18 00	....	14 00	....	18 00	....
....	do maçonnerie des ponts au mortier ordinaire, baigné de ciment hydraulique.................................. do	16 50	....	....	....	14 00	....	13 00	....	14 00	....
....	do maçonnerie des ponceaux au ciment hydraulique..................................	17 00	....	....	....	16 00	....	12 00	....	7 50	....

....	do maçonnerie des ponceaux au mortier ordinaire baigné de ciment hydraulique	do	16 00	....	....	....	14 00	....	11 00	....	7 00	....
....	do maçonnerie de ponceaux en pierres sèches	do	14 00	....	....	....	8 00	....	9 00	....	....	....
....	do briquetage au ciment hydraulique..	do	19 00	....	....	....	16 00	....	11 00	....	10 00	....
....	do do mortier ordinaire baigné de ciment	do	17 50	....	....	....	15 00	....	10 00	....	9 00	....
....	do béton au ciment hydraulique.........	do	5 00	....	....	....	14 00	....	14 00	....	6 00	....
....	do corroi	do	0 75	....	....	....	2 00	....	1 50	....	2 00	....
2,500	Pds. lin. de pilotis—épinette rouge ou chêne de dim. mesurant 12 pcs. carrés au gros bout...p. pds. lin.		0 40	1,000	0 35	875	0 50	1,250	0 55	1,375	0 25	625
	Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.											
2,500	Pds. lin. 16 × 12 pouces, pin blanc............p. pds. lin.		0 50	1,250	0 40	1,000	0 60	1,500	0 55	1,375	0 32	800
2,000	do 15 × 12 do do	do	0 48	960	0 36	720	0 50	1,000	0 55	1,100	0 30	600
2,500	do 15 × 9 do do	do	0 40	1,000	0 32	800	0 40	1,000	0 30	750	0 24	600
38,000	do 12 × 12 do pin blanc ou épinette rouge.....	do	0 40	15,200	0 30	11,400	0 40	15,200	0 40	15,200	0 24	9,120
4,000	do 12 × 9 do do ...	do	0 38	1,520	0 28	1,120	0 35	1,400	0 28	1,120	0 18	720
14,000	do 9 × 8 do do ...	do	0 30	4,200	0 20	2,100	0 25	3,500	0 25	3,500	0 12	1,630
15,000	do 12 × 12 do ou épinette blanche.	do	0 30	4,500	0 30	4,500	0 40	6.000	0 40	6,000	0 20	3,000
7,000	do 12 × 9 do do	do	0 30	2,100	0 28	1,960	0 25	1,750	0 28	1,960	0 15	1,050
1,500	do 12 × 6 do do	do	0 25	375	0 18	270	0 20	300	0 25	375	0 10	150
1,000	do 12 × 4 do do	do	0 20	200	0 12	120	0 20	200	0 16	160	0 06	60
500	do 9 × 9 do do	do	0 30	150	0 18	90	0 30	150	0 25	125	0 10	50
4,000	do 9 × 6 do do	do	0 20	800	0 16	640	0 30	1,200	0 18	720	0 07	280
1,000	do 9 × 4 do do	do	0 20	200	0 10	100	0 20	200	0 12	120	0 05	50
1,000	do 6 × 4 do do	do	0 15	150	0 08	80	0 15	150	0 09	90	0 03	30
500	do 4 × 2 do voliges de chêne.....	do	0 10	50	0 05	20	0 10	50	0 03	15	0 05	25
22,000	do bois de 10 pouces aplani, épinette blanche	do	0 25	5,500	0 14	3,080	0 30	6,600	0 20	4,400	0 05	1,100
10,000	do bois de 8 pouces aplani, épinette blanche	do	0 25	2,500	0 14	1,400	0 20	2,000	0 18	1,800	0 04	400
1,000	Pieds, M.P. madriers de pruche ou d'ép.. p. 1,000 p M.P.		24 00	24	28 00	28	0 40	1,000	40 00	40	12 00	12
110,000	do de pin............	do	30 00	3,300	30 00	3,000	0 35	3,850	40 00	4,400	24 00	2,640
1,000	do de bois franc	do	30 00	30	30 00	30	0 40	40	50 00	50	24 00	24
25,000	Lbs. fer battu, y compris, boulons, carvelles, liens, etc	par lb.	0 13	3,250	0 08	2,000	0 15	3,750	0 12	3,000	0 12	3,000
8,500	do fonte............	do	0 10	850	0 08	680	0 10	850	0 08	680	0 06	510
165,000	Nombre de traverses	chacune.	0 45	74,250	0 60	99,000	0 44	72,600	0 45	74,250	0 26	42,900
66	Milles—posage de la voie	par mille.	300 00	19,800	300 00	10,800	280 00	18,480	300 00	19,800	250 00	16,500
110,000	Verges cubes de ballastage	p. vg c.	0 40	44,000	0 30	33,000	0 35	38,500	0 39	42,900	0 30	33,000
20	Jeux d'aiguilles et de croisements......pose de chaq. jeu.		20 00	400	25 00	500	40 00	800	50 00	1,000	12 00	240
	Total............		....	298,999	....	308,603	....	310,750	....	317,380	....	327,666

(*Annexe No.* 10—Suite)

TRENTE-TROISIÈME CONTRAT.—*Suite.*

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE (Embranchement de Pembina)—NIVELLEMENT, CONSTRUCTION DES PONTS ET POSE DE LA VOIE, etc.

Soumission.

CÉDULE DES QUANTITÉS ET DES PRIX.—*Suite.*

Quantités approximatives.	Désignation des travaux.		Murphy et Upper.		John Heney.		Sutton et Rousseau		Wanless et McIntosh.		Robinson et Robertson.	
			Taux.	Montant	Taux.	Montant	Taux.	Montant	Taux.	Montant	Taux.	Montant
			$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
100	Acres de déblai..................................	par acre.	15 00	1,500	5 00	500	12 00	1,200	17 50	1,750	30 00	3,000
50	do d'abattage à fleur de terre........................	do	30 00	1,500	3 00	150	12 00	600	25 00	1,250	15 00	750
100	do de déracinement (y compris fossés latéraux et tranchées d'égouttement)........	do	40 00	4,000	6 00	600	40 00	4,000	60 00	6,000	150 00	15,000
666,000	Pieds linéaires de clôture	p.100 pd. l.	6 00	39,960	10 00	66,000	7 00	46,620	8 00	53,280	0 10	66,600
100	Verges cubes d'excavation dans le roc détaché..	p. vg. cub.	0 30	30	1 00	100	0 90	90	0 25	25	150 00	150
140,000	do do dans la terre (y compris les emprunts)..	do	0 25	35,000	0 25	35,000	0 25	35,000	0 23	31,200	0 30	42,000
10,000	do do dans les foss. d'égouttement au delà des limites de la voie ferrée.	do	0 21	2,100	0 23	2,500	0 25	2,500	0 20	2,000	0 40	4,000
1,000	Pieds linéaires d'égoûts souterrains..............	p.100 pd. l.	30 00	300	50 00	500	60 00	600	50 00	500	0 50	500
2	Arches de ponts, système Howe, 100 pds. d'ouv.	par arche.	4,700 00	9,400	5,500 00	11,000	3,950 00	7,900	3,800 00	7,600	40 00	8,000
1	do do 80 do ..	do	3,500 00	3,500	4,400 00	4,400	3,750 00	3,750	3,050 00	3,050	40 00	3,200
1	do do 60 do ..	do	2,300 00	2,300	3,300 00	3,300	3,200 00	3,200	2,280 00	2,280	30 00	1,800
2,500	Vgs. cubes de caissons pour culées et piles de ponts, y comp. le bois et le remp. en pierre...	p. vg. cub.	4 00	10,000	7 50	18,750	4 00	10,000	7 50	18,750	6 00	15,000
1,000	Maçonnerie en pierres perdues............................	do	3 00	3,000	5 00	5,000	3 00	3,000	3 00	3,000	4 00	4,000
....	Vgs. cubes maçonnerie des ponts au ciment hydraulique......................................	do	11 50	....	27 00	....	25 00	....	16 00	....	....	....
....	do maçonnerie des ponts au mortier ordinaire, baigné de ciment..........	do	11 00	....	27 00	....	20 00	....	12 00	....	....	....
....	do maçonnerie des ponceaux au ciment hydraulique..................................	do	6 50	....	17 00	....	20 00	....	16 00	....	....	....
....	do maçonnerie des ponceaux au mortier ordinaire, baigné de ciment..........	do	6 00	....	17 00	....	18 00	....	10 00	....	....	....

......	do maçon. de ponceau en pierres sèches...	do	4 50	......	12 00	......	15 00	......	10 00	......	......	......
......	do briquetage au ciment hydraulique......	do	12 00	......	11 00	......	25 00	......	18 00	......	......	......
......	do do au mortier ordinaire, baigné de ciment hydraulique........	do	11 50	......	11 00	......	22 00	......	8 00	......	......	......
......	do béton au ciment hydraulique........	do	5 00	......	11 00	......	7 50	......	12 00	......	......	......
......	do corroi........	do	0 75	......	1 50	......	2 25	......	0 50	......	......	......
2,500	Pds. linéaires de pilotis—épinette rouge ou chêne de dimen. mesurant 12 pouces. c. au gros bout...	p. pd. l.	0 56	1,400	0 50	1,250	0 45	1,125	0 50	1,250	1 00	2,500
	Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.											
2,500	Pds. lin. 16 × 12 pouces, pin blanc........	p. pd. l.	0 70	1,750	0 48	1,200	0 55	1,375	0 64	1,600	0 45	1,325
2,000	do 15 × 12 do do	do	0 68	1,360	0 45	900	0 50	1,000	0 60	1,200	0 45	900
2,500	do 15 × 9 do do	do	0 61	1,525	0 39	850	0 40	1,000	0 45	1,125	0 40	1,000
38,000	do 12 × 12 do pin blanc ou ep. rouge...	do	0 56	21,280	0 36	13,680	0 45	17,100	0 48	18,240	0 40	15,200
4,000	do 12 × 9 do do	do	0 51	2,040	0 27	1,080	0 40	1,600	0 36	1,440	0 40	1,600
14,000	do 9 × 8 do do	do	0 34	4,760	0 21	2,940	0 30	4,200	0 24	3,360	0 30	4,200
15,000	do 12 × 12 do épinette blanche........	do	0 50	7,500	0 36	5,400	0 30	4,500	0 45	6,750	0 40	6,000
7,000	do 12 × 9 do do	do	0 47	3,290	0 27	1,870	0 27	1,890	0 36	2,520	0 35	2,450
1,500	do 12 × 6 do do	do	0 31	465	0 21	315	0 22	330	0 24	360	0 30	450
1,000	do 12 × 4 do do	do	0 22	220	0 14	140	0 18	180	0 16	160	0 25	250
500	do 9 × 9 do do	do	0 32	160	0 24	120	0 22	110	0 27	135	0 30	150
4,000	do 9 × 6 do do	do	0 30	1,200	0 16	640	0 20	800	0 20	800	0 25	1,000
1,000	do 9 × 4 do do	do	0 20	200	0 12	120	0 12	120	0 12	120	0 25	250
1,000	do 6 × 4 do do	do	0 17	170	0 08	80	0 10	100	0 08	80	0 20	200
500	do 4 × 2 do voliges de chêne........	do	0 20	100	0 04	20	0 07	35	0 06	30	0 20	100
22,000	do bois de 19 pcs. aplani, épinette blanche...	do	0 38	8,360	0 27	5,940	0 12	2,640	0 33	7,260	0 30	6,600
10,000	do do 8 do do ...	do	0 33	3,300	0 23	2,300	0 09	900	0 22	2,200	0 30	3,000
1,000	Pieds M.P. madriers de pruche ou ép. rg..p. 1,000 pds. M.P.		36 00	36	24 00	24	30 00	30	45 00	45	35 00	35
110,000	do do pin........	do	36 00	3,960	25 00	2,750	40 00	44,000	45 00	45	40 00	4,400
1,000	do do bois dur........	do	45 00	45	30 00	30	40 00	40	45 00	45	50 00	50
25,000	Lbs. fer battu, y com. boulons, carv., liens, etc...	par livre	0 11	2,750	0 10	2,500	0 15	3,750	0 12	3,000	0 12½	3,125
8,500	do fonte........	do	0 09	765	0 08	680	0 14	1,290	0 10	850	0 10	850
165,000	Nombre de traverses........	chacune.	0 43	70,950	0 48½	79,200	0 44	72,600	0 52	85,800	0 45	74,250
66	Milles—posage de la voie........	p. mille.	760 00	50 ,60	300 00	19,800	325 00	21,450	292 00	19,272	250 00	16,500
110,000	Verges cubes de ballastage........	p. v. c.	0 30	33,000	0 40	44,000	0 38	41,800	0 75	82,500	0 75	82,500
20	Jeux d'aiguilles et de croisements........	pos. de ch. jeu.	10 00	200	15 00	300	25 00	500	12 00	240	50 00	1,000
	Total........		......	333,536	......	335,744	......	343,025	......	371,112	......	393,885

(*Annexe No.* 11.)

BAIE DE QUINTÉ.

Dragage.

Le soussigné offre par les présentes de faire le dragage voulu aux différents endroits qui seront ci-après déterminés dans la Baie de Quinté, selon le devis, pendant le temps y indiqué et aux profondeurs voulues, ou selon les modifications qui pourront y être faites par le département des travaux publics, conformément aux règles du département, fournissant la main-d'œuvre et l'outillage, et se chargeant de faire face à toutes les éventualités quelconques, au prix ci-après spécifié :—

Il s'engage de plus à passer le contrat nécessaire, et à ne demander aucune addition au prix ci-dessus mentionné, mais bien exécuter et terminer les travaux conformément au devis, et à la satisfaction du département des travaux publics.

propos

et

de de

comme cautions de la fidèle exécution de l'entreprise.

Signature des entrepreneurs
....Nom.
....Adresse.
....Etat.
....Nom.
....Adresse.
....Etat.

Date...

Le dragage sera fait dans les endroits qui seront ci-après indiqués dans les devis, selon les instructions qui seront données plus tard, et par un dragueur capable d'enlever 50 verges cubes par heure dans un fond ordinaire, mesurées sur le chaland, servi par un remorqueur et deux chalands ; le tout complètement équippé, muni de combustible, et parfaitement en ordre sous tous les rapports. Le prix demandé couvre tous les frais de transport de l'outillage. Le département n'est responsable d'aucun dommage qui pourrait arriver à l'outillage ni de sa perte, par incendie, tempête ou autrement. Prix par heure de travail réel.

Le dragueur que propos d'employer est l
dont le propriétaire

	Par heure.
P. S. Malcolm, dragueur *Giant*....................................	$6 40
Wm. Pearce, dragueur *Nithsdale*....................................	6 30
Hunter et Murray, dragueur *America*....................................	6 50
C. E. Kaig, dragueur *Samson*....................................	6 00
R. Macdonald, dragueur *Ithica*....................................	9 00
C. Daly, dragueur *W. J. Daly*....................................	4 95

(*Annexe No.* 12.)

BAIE GEORGIENNE.

Soumission pour le dragage devant être exécuté dans la Baie Georgienne.

Le soussigné offre par les présentes de faire le dragage voulu aux différents endroits qui seront ci-après déterminés dans la Baie Georgienne, selon le devis, pendant le temps y indiqué et aux profondeurs voulues, ou selon les modifications qui pourront y être faites par le département des travaux publics conformément aux règles du département, fournissant la main-d'œuvre et l'outillage, et se chargeant de faire face à toutes les éventualités quelconques, au prix ci-après spécifié :—

Il s'engage de plus à passer le contrat nécessaire, et à ne demander aucune addition au prix ci-dessus mentionné, mais bien exécuter et terminer les travaux conformément au devis, et à la satisfaction du département des travaux publics.

propos

et

de de

comme cautions de la fidèle exécution de l'entreprise.

Signature des entrepreneurs
....Nom.
....Adresse.
....Etat.
....Nom.
....Adresse.
....Etat.

Date......................................

Le dragage sera fait dans les endroits qui seront ci-après indiqués dans les devis, selon les instructions qui seront données plus tard, et par un dragueur capable d'enlever 50 verges cubes par heure dans un fond ordinaire, mesurées sur le chaland, servi par un remorqueur et deux chalands; le tout complètement équippé, muni de combustible, et parfaitement en ordre sous tous les rapports. Le prix demandé couvre tous les frais de transport de l'outillage. Le département n'est responsable d'aucun dommage qui pourrait arriver à l'outillage ni de sa perte, par incendie, tempête ou autrement. Prix par heure de travail réel.

Le dragueur que propos d'employer est l
dont le propriétaire

	Par heure.
Garkin, Stickney et Cram, dragueur "No. 2"........................	$ 6 49
P. Larkin, dragueur "No. 9" ou "No. 1"........................	11 00
do do "No. 4"........................	7 00
do do "No. 6"........................	8 60
Ferguson, Mitchell et Symms, dragueur *Dominion*, *Ontario* ou *Erie*.	7 90
D. F. Dunbar, dragueur *Faugh-a-Ballah*........................	16 00
Compagnie de dragage de Chicago, dragueur "No. 3"........................	8 60
Wm. Pearce, dragueur *Nithsdale*........................	6 35
Hunter et Murray, dragueur *John Page*........................	9 50
C. E. King, dragueur "No. 8"........................	7 60
R. Macdonald, dragueur *Nipissing*........................	15 00

(*Annexe No.* 13.)

AMÉLIORATIONS DU HAUT DE L'OTTAWA.

Soumission pour la construction de digues, etc., entre Bryson et les écluses de la Culbute.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante tous les travaux de construction d'une digue submergée, d'aiguilles, etc., aux rapides du Grand Calumet; d'une digue submergée aux Rapides Plats, dans le chenal du Rocher Fendu; et de l'excavation des battures entre les écluses du Chapeau et de la Culbute, suivant les plans et devis qui l ont été montrés; et de fournir tous les matériaux, l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme et les prix attachés aux différents articles de la table suivante; et il se délare prêt à passer un contrat d'entreprise pour la fidèle exécution de ces travaux, aux termes et conditions mentionnés dans l'annonce portant la date du 1878; et offre comme cautions de fidélité à se conformer à ces conditions et à exécuter les travaux, les deux personnes qui ont ci-après signé comme telles.

Désignation des travaux.	Prix en bloc.	Rody O'Neill.	John Harvey.	Patrick Lyons.	James Hammond.	F. X. L'Heureux.	Burns & Colter.	John Proudfoot.	Samuel Bingham.	T. Kavanagh.	C. T. Gouin.	Wm. O'Connor.	John W. Webster.
Digue submergée aux Rapides du Grand Calumet.	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Pièces de pin des caissons, 12 pces. carrés............p. pd. c.	8,700	0 14½	0 15	0 10	0 12½	0 11	0 13	0 14	0 13¾	0 14	0 15	0 15	0 15
Pièces de pin des jetées, 12 pces. carrés.............. do	3,700	0 14½	0 15	0 10	0 12½	0 10	0 12½	0 14	0 13¾	0 14	0 15	0 15	0 15
Pièces de pin de la digue du chenal du sud, et traversant le récif, 12 pces. carrés......................... do	1,150	0 14½	0 15	0 13	0 12½	0 14	0 15	0 14	0 13¾	0 14	0 15	0 15	0 15
Pièces de pin des aiguilles, 16 pces. carrés.............. do	2,000	0 15	0 16	0 15	0 14	0 20	0 15	0 14	0 14¾	0 18	0 15	0 17	0 20
Boulons de fer battu, etc. par lb.	8,000	0 04	0 04	0 03	0 04	0 03	0 07	0 05	0 04¼	0 06	0 05	0 06	0 05
Forage des trous à recevoir les boulons dans le roc........................ p. pd. l.	200	0 16	0 20	0 35	0 17	0 30	0 20	0 25	0 18	0 23	0 30	0 25	0 25
Empierrement des caissons et des jetées, etc.........par v. c.	1,800	0 40	0 45	0 43	0 48	0 45	0 50	0 60	0 49	0 50	0 55	0 55	0 45

Remplissage en pierre et en gravier, en amont et en aval, et aux extrémités de la digue	do	800	0 30	0 30	0 35	0 49	0 40	0 40	0 50	0 63	0 50	0 55	0 50	0 40
Cabestans à manivelles pour les aiguilles, avec chaînes, crocs, etc........	chaque.	2	65 00	66 00	58 00	74 00	55 00	64 00	65 00	73 00	65 00	70 00	70 00	75 00
Enlèvement de la pierre et déblai de l'emplacement des caissons ....prix en bloc.		....	70 00	75 00	95 00	145 00	100 00	250 00	150 00	195 00	200 00	175 00	250 00	100 00
Digue submergée aux Rapides Plats.														
Pièces de pin des caissons, 12 pcs. carrés ....pr. p. c.		10,000	0 14½	0 15	0 10	0 12½	0 11	0 13½	0 14	0 13¾	0 14	0 15	0 15	0 15
Forage des trous à recevoir les boulons dans le roc.. pr. p. l.		150	0 16	0 20	0 40	0 17	0 30	0 20	0 25	0 18	0 23	0 30	0 25	0 25
Fer battu, en boulons, etc par lb.		4,700	0 04	0 04	0 03	0 04	0 03	0 07¼	0 05	0 04¼	0 06	0 05	0 06	0 05
Empierrement des caissons.pr. v. c.		1,625	0 40	0 45	0 43	0 49	0 45	0 45	0 60	0 53	0 50	0 55	0 55	0 45
Remplissage en pierre et en gravier, en amont, et en aval de la digue	do	740	0 30	0 30	0 35	0 52	0 40	0 40	0 50	0 59	0 50	0 55	0 50	0 40
Enlèvement de la pierre et déblai de l'emplacement des caissons...........prix en bloc.		....	58 00	60 00	100 00	95 00	100 00	200 00	200 00	145 00	200 00	175 00	250 00	100 00
Excavation des battures.														
Au Chapeau.—Excavation de la batture, et enlèvement des déblais, tel que spécifié.......................pr. v. c.		400	0 35	0 40	0 95	0 42	1 00	0 50	0 40	0 49	0 60	0 65	0 65	0 40
Au chenal de MacDonald.—Excavation de la batture et enlèvement des déblais, tel que spécifié.	do	2,800	0 30	0 35	0 50	0 39	0 50	0 40	0 40	0 47	0 65	0 65	0 65	0 90
A L'Islet.—Excavation de la batture, et enlèvement des déblais, tel que spécifié................................	do	1,400	0 30	0 30	0 95	0 60	1 00	0 60	0 60	0 83	0 70	0 65	0 65	1 00

(*Annexe* 13.—*Suite.*)

AMELIORATIONS DU HAUT DE L'OTTAWA.

Soumission pour la construction de digues etc., entre Bryson et les écluses de la Culbute.

Désignation des travaux.	Stanley et Stanley.	F. X. St. Jacques.	Riopelle et Haycock.	Jas. White.	J. A. McDougall.	Wm. M. Beattie.	M. O. Meara, fils.	Richard et Browne.	G. J. L. O'Hanley.	J. E. Ennis.	Patrick Burns.	Selem Charette.	Patrick Lunny.	Gregory Burns.
Digue submergée aux Rapides du Grand Calumet.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Pièces de pin des caissons, 12 pces. carrés .... p. pd. c.	0 16	0 15	0 18	0 14	0 12½	0 17	0 15	0 20	0 14	0 17	0 20	0 17	0 23	....
Pièces de pin des jetées, 12 pcs. carrés................. do	0 17	0 15	0 18	0 14	0 12½	0 17	0 15	0 20	0 14½	0 16	0 25	0 18	0 23	0 21½
Pièc. de pin de la dig. du chen. du sud, et trav. le récif, 12 pces. carrés.... do	0 20	0 15	0 18	0 15	0 12½	0 17	0 15	0 20	0 13½	0 20	0 25	0 14	0 23	0 20½
Pièces de pin des aiguilles, 16 pces. carrés........... .. do	0 25	0 15	0 25	0 12	0 13	0 23	0 15	0 20	0 15	0 18	0 30	0 15	0 30	0 32
Boulons de fer battu, etc. par lb.	0 10	0 05½	0 04	0 03½	0 03¼	0 05	0 06	0 04½	0 04½	0 07	0 06	0 05	0 04½	0 04¾
Forage des trous à recevoir les boulons dans le roc... p. pd. l.	0 40	0 40	0 08	0 20	0 30	0 28	0 45	0 30	0 20	0 35	0 20	0 10	0 40	0 43
Empierrement des caissons et des jetées, etc ....par v. c.	0 65	0 60	0 75	0 60	0 70	0 50	0 70	0 60	1 00	0 75	0 75	0 70	1 00	0 90
Remplissage en pierre et en grav. en amont et en aval et aux extrém. de la dig. do	0 40	0 60	0 75	0 65	0 75	0 40	0 70	0 60	0 65	1 10	1 00	0 55	1 00	0 80
Cabest. à maniv. pour les pout. d'ar. avec chaîn. etc. chaque.	25 00	75 00	28 00	70 00	65 00	100 00	80 00	80 00	70 00	70 00	50 00	70 00	75 00	89 00
Enlèv. de la pierre et débl. de l'empl. des caissons. p. en bloc.	50 00	200 00	100 00	500 00	600 00	130 00	150 00	750 00	500 00	450 00	700 00	150 00	325 00	375 00
Digue submergée aux Rapides Plats.														
Pièces de pin des caissons, 12 pces. carrés ....p. pd. c.	0 16	0 15	0 18	0 14	0 12½	0 17	0 15	0 20	0 14	0 18	0 20	0 16	0 23	0 20½
Forage des trous à recevoir les boulons dans le roc. p. pc. l.	0 25	0 40	0 08	0 25	0 30	0 28	0 45	0 30	0 21	0 40	0 20	0 10	0 40	0 38

Fer battu, en boulons, etc.	p. lb.	0 10	0 05½	0 04	0 03½	0 03¼	0 05	0 06	0 04½	0 04½	0 07	0 06	0 05	0 04¾	0 04¾
Empierrement des caissons.	p. vg. c.	0 60	0 60	0 75	0 70	0 65	0 [illegible]0	0 70	0 60	0 98	0 75	0 75	0 65	1 00	0 95
Remplissage en pierre et en gravier, en amont et en aval de la digue...........	do	0 40	0 60	0 75	0 75	0 75	0 40	0 70	0 60	0 65	1 30	1 00	0 60	1 00	0 84
Enlèvement de la pierre et déblai de l'emplacement des caissons.	Prix en bloc.	50 00	200 00	125 00	300 00	400 00	130 00	150 00	250 00	300 00	560 00	360 00	100 00	275 00	425 00
Excavation des battures.															
Au Chapeau — Excavation de la batture et enlèvements des déblais, tel que spécifié.................	p. vg. c.	0 55	0 75	0 55	0 85	0 90	0 58	1 00	1 00	0 90	1 50	1 50	2 00	1 50	2 25
Au chenal Macdonald—Excavation de la batture et enlèvement des déblais, tel que spécifié.............	do	0 70	0 75	0 55	1 00	1 00	1 15	1 00	1 00	1 25	0 60	1 00	2 00	1 15	1 15
A l'Islet—Excavation de la batture et enlèvement des déblais, tel que spécifié	do	0 50	0 75	0 55	0 75	0 95	1 25	1 00	1 00	1 10	2 00	1 50	2 00	1 50	2 25

N.B.—Tous les matériaux seront mesurés dans l'œuvre.

(*Annexe No.* 14.)

SUPPORTS DE RÉVERBÈRES, PLACE DU PARLEMENT, OTTAWA.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes de faire et exécuter les différents ouvrages compris dans la construction des supports de réverbères ci-dessus, suivant les dessins et le devis, préparés d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux publics, pour la somme spécifiée ci-après.

Soumission pour le tout d'après les dessins et le devis.

E. Chanteloup	$3,070
W. G. Roche et Cie	3,600
Wm. Alex. Gibson	3,900
Wm. Alex. Gibson et Cie	4,300
H. G. Roche	4,500
H. R. Ives et Cie	4,852
G. C. Reiffenstein	5,800
John Whitton	6,775
Rabjohn, Olmstead et fils	6,784
Patterson et Low	7,760

(*Annexe No.* 15.)

FOURNITURE DU CHARBON, EDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

Soumission.

Le soussigné s'engage à fournir et livrer aux différents endroits nommés plus haut, aux édifices publics à Ottawa :—

—	Par 2,000 lbs.	McCullough et Frères.	A. McIntosh.	O. Legris.	L. Fauteüx.	Chapman, Bray et Cie.	J. W. McRae et Cie.	G. W. McCullough.	F. Clemow.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Anthracite—Lehigh	......	5 85	....	....	....	....	....	....	....
Lackawana	......	5 35	5 12	....	....	7 20	....	....	5 20
Wilkesbarre	......	5 35	....	4 96	5 06	....	5 18	5 19*	....
Bitumineux—N.-Ecosse	......	....	....	5 30	5 40	....	....	4 95	5 68
Américain	......	5 35	4 88	....	....	6 50	6 00	5 19	6 25
Ecossais	......	....	....	....	....	6 50	....	4 90	....
Newcastle	......	....	....	....	....	....	....	....	....

*dit *Black Diamond.*

(*Annexe No.* 16.)

CONTRAT No. 37.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.—Nivellement,

Quantités approximatives.		Description des travaux.	McGreevy et Heney. Taux.	Montant.
			$ cts.	$
800	Acres	Déblai ....par acre	40 00	32,000
15	do	Abattage à fleur de terre........................ do	60 00	900
50	do	Déraciuement (y comp. fossés lat. et tranch. d'égout.).. do	150 00	7,500
50,000	Pds. lin.	Clôturage...........................par 100 p. l.	0 06	3,000
185,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide.................. p. vg. c.	1 30	240,500
3,000	do	do do détaché........................ do	0 60	1,800
1,100,000	do	do dans la terre (y compris les emprunts .... do	0 22	242,000
3,000	do	Excav. dans les fos. d'égout. au-d. des lim. de la v. fer. do	0 25	750
10,000	Pds. lin.	Egoûts souterrains ....par 100 p. l.	0 20	2,000
2	Arches	Superstructure en fer ....150 pds. d'ouv.	60 ..0	18,000
....	do	do ....100 do	50 00	....
....	do	do .... 80 do	47 00	....
....	do	do .... 60 do	43 00	....
....	do	do .... 40 do	35 00	....
....	do	Ponts, système Howe, 150 pds. d'ouverture ....p. arche	4,990 00	....
1	do	do 100 do .... do	2,376 00	2,376
....	do	do 80 do .... do	1,720 00	....
11	do	do 60 do .... do	1,320 00	14,520
1	do	do 40 do .... do	880 00	880
....	Pds. lin.	Tunnels de 6 pds. passage de ruisseaux..............1 v. c. par p. l.	4 00	....
....	Vgs. c.	Caissons pour culées et piles de ponts (y compris le bois et le remplissage en pierre)..............................p. vg. c.	3 00	....
1,200	do	Maçonnerie en pierres perdues .... do	2 00	2,400
8,000	do	do des ponts au ciment hydraulique .... do	13 00	104,000
....	do	do do au mortier ordinaire, baigné de ciment hydraulique.................. do	12 00	....
....	do	do des ponceaux au ciment hydraulique.............. do	9 00	....
3,000	do	do do au mortier ordinaire, baigné de ciment hydraulique...... do	7 50	67,500
....	do	do do en pierres sèches .... do	6 50	....
....	do	Briquetage au ciment hydraulique .... do	11 00	....
....	do	do au mortier ordinaire baigné de ciment hyd.. do	10 00	....
250	do	Béton au ciment hydrauiique .... do	7 00	1,750
250	do	Corroi.. do	1 50	375
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.		
1,500	Pds. lin.	16 × 12 pouces, pin blanc ....par p. l.	0 20	450
500	do	15 × 12 do do .... do	0 30	150
....	do	15 × 9 do do .... do	0 25	....
200	do	12 × 12 do do ou épinette rouge.................. do	0 20	40
....	do	12 × 9 do do do .... do	0 18	....
....	do	12 × 6 do do do .... do	0 15	....
....	do	12 × 4 do do do .... do	0 10	....
....	do	9 × 9 do do do .... do	0 12	....
....	do	9 × 8 do do do .... do	0 12	....
....	do	9 × 6 do do do .... do	0 10	....
....	do	9 × 4 do do do .... do	0 10	....
....	do	6 × 4 do do do .... do	0 08	....
....	do	4 × 2 do do do .... do	0 15	....
....	do	Bois de 10 pouces, aplani, voliges de chêne.............. do	0 10	....
....	do	do 8 do .... do	0 06	....
....	do	Pilotis, épinette rouge ou chêne, 12 pcs. c. au gros bout. do	0 40	....
20,000	P. M. P.	Madriers de pin ....par 1,000 pds. M.P.	15 00	300
1,000	do	do bois dur .... do	40 00	40
2,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc........ par lb.	0 10	200
200	do	Fonte .... do	0 06	12
125,000	No.	Traverses.. chaque.	0 15	18,750
52	Milles	Pose de la voie.......................................p. mille.	250 00	13,000
156,000	Vgs. c.	Ballastage ....p. vg. c.	0 22	34,320
30	Jeux	Aiguilles et croisements..............................pos. de ch. jeu.	10 00	300
		Total..	....	809,813

construction des ponts, pose de la voie et ballastage de 50 milles—Soumission.

C. Scripture.		J. M. Rousseaux.		Smith, Repley et Cie.		E. H. Lemay.		Curran et Malette.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
23 00	18,400	16 00	12,800	20 00	16,000	15 00	12,000	50 00	40,000
40 00	600	70 00	1,050	50 00	750	50 00	750	50 00	750
60 00	3,000	70 00	3,500	75 00	3,750	50 00	2,500	60 00	3,000
5 00	2,500	4 00	2,000	5 00	2,500	5 00	2,500	5 00	2,500
1 50	277,500	1 40	259,000	1 35	249,750	1 40	259,000	1 60	296,000
0 45	1,350	0 80	2,400	1 00	3,000	0 75	2,250	1 50	4,500
0 24	264,000	0 25	275,000	0 27	297,000	0 27	297,000	0 25	275,000
0 27	810	0 27	810	0 30	900	0 25	750	0 50	1,500
12 00	1,200	40 00	4,000	40 00	4,000	25 00	2,500	20 00	200
7,200 00	14,400	7,500 00	15,000	7,500 00	15,000	8,000 00	16,000	7,500 00	15,000
4,450 00	....	3,600 00	....	5,000 00	....	5,000 00	....	7,000 00	....
3,450 00	....	2,640 00	....	3,200 00	....	3,200 00	....	6,000 00	....
2,550 00	....	1,920 00	....	2,400 00	....	2,500 00	....	5,000 00	....
1,700 00	....	1,200 00	....	1,000 00	....	1,600 00	....	3,200 00	....
4,850 00	....	3,750 00	....	3,750 00	....	5,000 00	....	6,000 00	....
2,600 00	2,600	2,400 00	2,400	2,000 00	2,000	3,000 00	....	3,000 00	3,000
2,000 00	....	1,760 00	....	1,600 00	....	2,400 00	....	2,800 00	....
1,280 00	14,080	1,080 00	11,880	1,080 00	11,880	1,500 00	....	1,500 00	16,500
780 00	780	600 00	600	600 00	600	1,000 00	....	1,200 00	1,200
2,575 00	....	12 00	....	20 00	....	14 00	....	15 00	....
4 00	....	3 00	....	5 00	....	5 00	....	7 00	....
1 85	2,220	2 00	2,400	2 00	2,400	2 50	3,000	1 50	1,800
8 30	68,000	11 00	88,000	11 00	88,000	12 00	96,000	10 00	80,000
8 20	....	10 00	....	11 00	....	11 00	....	10 00	....
8 30	....	11 00	....	11 00	....	9 00	....	10 00	....
8 00	72,000	5 00	45,000	5 00	45,000	5 50	49,500	4 00	36,000
5 00	....	4 00	....	5 00	....	6 00	....	4 00	....
11 60	....	10 00	....	10 00	....	15 00	....	18 00	....
11 20	....	9 00	....	10 00	....	14 00	....	17 50	....
5 70	1.325	5 00	1,250	5 00	1,250	6 00	1,500	6 00	1,500
2 20	550	1 00	250	1 00	250	1 00	250	1 50	375
0 48	720	0 30	450	0 30	450	50 00	750	0 30	450
0 45	225	0 27	135	0 30	150	50 00	250	0 30	150
0 43	84	0 25	....	0 25	....	0 45	80	0 40	....
0 42	....	0 25	40	0 25	50	0 40	....	0 40	80
0 37	....	0 23	....	0 25	....	0 40	....	0 40	....
0 30	....	0 20	....	0 20	....	0 35	....	0 40	....
0 24	....	0 20	....	0 15	....	0 30	....	0 35	....
0 22	....	0 19	....	0 15	....	0 35	....	0 35	....
0 21	....	0 19	....	0 15	....	0 35	....	0 35	....
0 19	....	0 15	....	0 15	....	0 30	....	0 30	....
0 17	....	0 15	....	0 10	....	0 25	....	0 30	....
0 15	....	0 15	....	0 10	....	0 20	....	0 30	....
0 19	....	0 40	....	0 10	....	0 20	....	0 60	....
0 25	....	0 15	....	0 15	....	0 10	....	0 30	....
0 23	....	0 15	....	0 12	....	0 10	....	0 25	....
0 53	....	0 35	....	0 40	....	0 75	....	1 00	....
20 00	400	30 00	600	25 00	500	40 00	8,000	25 00	500
38 00	38	40 00	40	50 00	50	150 00	150	100 00	100
0 10	200	0 10	200	0 10	200	0 20	400	0 20	400
0 09	18	0 08	16	0 10	20	0 20	40	0 20	40
0 14	17,500	0 25	250	0 22	27,500	0 20	25,000	0 25	31,250
230 00	11,96[illegible]	300 00	600	300 00	15,600	300 00	15,600	175 00	9,100
0 27	42,120	0 35	600	0 40	62,400	0 33	51,480	0 30	46,800
37 00	1,110	25 00	750	50 00	1,500	30 00	900	25 00	750
....	819,690	....	831,021	....	852,450	....	861,450	....	868,045

CONTRAT No. 37.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.—Nivellement,

Quantités approximatives.		Description des travaux.	F. B. McNamee et Cie. Taux.	Montant.
			$ cts.	$
800	Acres	Déblai ....pr. acre.	20 00	16,000
15	do	Abattage à fleur de terre .... do	50 00	750
50	do	Déracinement (y comp. fossés latér. et tranchées d'égout. do	75 00	3,750
50,000	Pds. lin.	Clôturage ....par 100 pds. lin.	7 00	3,500
185,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide .... pr. v. c.	1 50	277,500
3,000	do	do le roc détaché .... do	1 00	3,000
1,100,000	do	do la terre (y compris les emprunts......) do	0 24	264,000
3,000	do	Excav. d. les fossés d'égout. au-delà des lim. de la v. fer. do	0 50	1,500
10,000	Pds. lin.	Egoûts souterrains ....par 100 pds. lin.	20 00	2,000
2	Arches.	Superstructure en fer .... 150 pds. d'ouv.	9,000 90	18,000
....	do	do ....100 do	5,000 00	....
....	do	do .... 80 do	4,000 00	....
....	do	do .... 60 do	3,000 00	....
....	do	do .... 40 do	2,000 00	....
....	Arches.	Ponts, système Howe, 150 pieds d'ouverture ....pr. arche	3,750 00	....
1	do	do 100 do .... do	2,500 00	2,500
....	do	do 80 do .... do	2,000 00	....
11	do	do 60 do .... do	1,500 00	16,500
1	do	do 40 do .... do	1,000 00	1,000
....	Pds. lin	Tunnels de 6 pieds pour ruisseaux ....1 vg. c. par pd. lin.	25 00	....
....	Vgs. c.	Caissons pour culées et piles de ponts (y compris le bois et le remplissage en pierre ....par v. c.	1 50	....
1,200	do	Maçonnerie en pierres perdues .... do	2 00	2,400
8,000	do	do des ponts au ciment hydraulique .... do	12 00	96,000
....	do	do do au mortier ordinaire, baigné de ciment hydraulique .... do	11 00	....
....	do	do des ponceaux au ciment hydraulique .... do	12 00	....
3,000	do	do do au mortier ordinaire, baigné de ciment hydraulique .... do	10 00	90,000
....	do	do do en pierres sèches .... do	5 00	....
....	do	Briquetage au ciment hydraulique .... do	11 00	....
....	do	do au mortier ordin. baigné de ciment hydraul. do	10 00	....
250	do	Béton au ciment hydraulique .... do	6 00	1,500
250	do	Corroi .... do	1 00	250
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.		
1,500	Pds. lin.	16 × 12 pouces, pin blanc .... p. pd. l.	0 15	225
500	do	15 × 12 do do .... do	0 15	75
....	do	15 × 9 do do .... do	0 15	....
200	do	12 × 12 do do ou épinette rouge .... do	0 15	30
....	do	12 × 9 do do do .... do	0 12	....
....	do	12 × 6 do do do .... do	0 10	....
....	do	12 × 4 do do do .... do	0 10	....
....	do	9 × 9 do do do .... do	0 10	....
....	do	9 × 8 do do do .... do	0 10	....
....	do	9 × 6 do do do .... do	0 10	....
....	do	9 × 4 do do do .... do	0 08	....
....	do	6 × 4 do do do .... do	0 08	....
....	do	4 × 2 do voliges de chêne .... do	0 08	....
....	do	Bois de 10 pouces aplani .... do	0 10	....
....	do	do 8 do .... do	0 09	....
....	do	Pilotis, épinette rouge ou chêne, 12 pcs. c. au gros bout do	0 30	....
20,000	Pd. M.P.	Madriers de pin ....p. 1000 pds. M.B.	30 00	600
1,000	do	do bois dur .... do	40 00	40
2,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc .... par lbs.	0 15	300
200	do	Fonte .... do	0 10	20
125,000	No.	Traverses .... chacune	0 25	31,250
52	Milles	Posage de la voie ....p. mille	250 00	13,000
156,000	Vgs. c.	Ballastage ....p. vg. c.	0 30	46,800
30	Jeux.	Aiguilles et croisements ....pos. de ch. jeu.	40 00	1,200
		Total	....	893,690

construction des ponts, pose de la voie et ballastage de 50 milles, etc.—*Suite.*

Starrs et O'Hanly.		Murphy et Upper.		John Ryan.		D. B. McDonald.		Maguire et Kimmet.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Mont.
$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts	$	$ cts.	$
50 00	40,000	25 00	20,000	35 00	28,000	25 00	20,000	25 00	20,000
50 00	750	45 00	675	10 00	150	50 00	750	25 00	375
100 00	5,000	65 00	3,250	100 00	5,000	80 00	4,000	55 00	2,750
6 00	3,000	6 00	3,000	5 00	2,500	0 05	2,500	8 10	4,050
1 65	305,250	1 67	308,950	1 90	351,500	1 72	318,200	1 73	320,050
1 00	3 000	0 49	1,470	1 00	3,000	1 25	3,750	1 25	3,750
0 25	275,000	0 27	297,000	0 24	264,000	0 27	297,000	0 23	253,000
0 25	750	0 30	900	0 24	274	0 27	810	0 22	660
10 00	1,000	13 00	1,300	5 00	500	40 00	4,000	80 00	8,000
10,500 00	21,000	7,500 00	15,000	9,750 00	19,500	12,000 00	24,000	11,000 00	22,000
6,500 00	......	4,500 00	......	5,000 00	......	5,200 00	......	7,200 00	......
5,000 00	......	3,400 00	......	4,000 00	......	4,000 00	......	4,100 00	......
3,600 00	......	2,500 00	......	2,000 00	......	2,800 00	......	3,000 00	......
2,200 00	......	1,700 00	......	1,000 00	......	1,500 00	......	2,100 00	......
6,000 00	......	5,000 00	......	5,250 00	......	8,000 00	......	5,700 00	......
3,800 00	......	2,700 00	2,700	2,500 00	......	3,750 00	3,750	3,340 00	3,340
3,200 00	......	2,000 00	......	1,600 00	......	2,600 00	......	3,075 00	......
600 00	6,600	1,300 00	14,300	1,080 00	11,880	1,800 00	19,800	1,760 00	19,360
600 00	600	800 00	800	480 00	480	1,000 00	1,000	1,000 00	1,000
12 00	......	27 00	......	8 00	......	18 00	......	9 00	......
4 50	......	4 00	......	3 50	......	5 00	......	4 75	......
2 00	2,400	2 00	2,400	1 00	1,200	2 00	2,400	2 70	3,240
10 00	80,000	9 25	74,000	11 00	88,000	10 00	80,000	......	......
9 50	......	9 00	......	10 00	......	10 00	......	9 75	78,000
8 00	......	8 50	......	9 00	......	9 00	......	......	......
7 00	63,000	8 00	72,000	8 00	72,000	8 00	72,000	11 75	105,750
6 50	......	5 00	......	7 00	......	7 00	......	7 25	......
10 00	......	10 75	......	9 00	......	10 00	......	......	......
9 50	......	10 40	......	8 00	......	10 00	......	13 40	......
6 00	1,500	6 00	1,500	6 00	1,500	4 00	1,000	5 50	1,375
3 00	750	2 00	500	1 20	300	1 00	250	0 40	100
0 50	750	0 52	780	0 40	600	0 28	420	0 50	750
0 50	250	0 50	250	0 38	190	0 28	140	0 49	245
0 40	......	0 48	......	0 35	......	0 28	......	0 41	......
0 45	90	0 44	88	0 30	60	0 28	56	0 35	......
0 40	......	0 40	......	0 24	......	0 22	......	0 28	......
0 30	......	0 33	......	0 15	......	0 22	......	0 22	......
0 25	......	0 26	......	0 12	......	0 20	......	0 19	......
0 30	......	0 25	......	0 20	......	0 15	......	0 26	......
0 30	......	0 24	......	0 20	......	0 15	......	0 25	......
0 25	......	0 22	......	0 15	......	0 15	......	0 20	......
0 20	......	0 20	......	0 10	......	0 12	......	0 12	......
0 15	......	0 18	......	0 08	......	0 12	......	0 08	......
0 15	......	0 22	......	0 10	......	0 12	......	0 03	......
0 30	......	0 26	......	0 10	......	0 20	......	0 25	......
0 25	......	0 24	......	0 08	......	0 18	......	0 24	......
0 50	......	0 60	......	0 50	......	0 35	......	0 30	......
20 00	400	22 00	440	20 00	400	25 00	500	25 00	500
25 00	25	40 00	40	50 00	50	30 00	30	45 00	45
0 15	300	0 10	200	0 10	200	0 12	240	0 08	160
0 15	30	0 08	16	0 10	20	0 12	24	0 07	14
0 25	31,250	0 15	18,750	0 20	25,000	0 25	31,250	0 31	38,750
200 00	10,400	250 00	13,000	300 00	15,600	265 00	13,780	375 00	19,500
0 25	39,000	0 29	45,240	0 30	46,800	0 38	39,280	0 35	54,600
0 11	330	40 00	1,200	20 00	600	25 00	750	18 00	540
......	896,225	......	899,749	......	942,250	......	961,680	......	961,904

CONTRAT No. 37.—Chemin de fer Canadien du Pacifique—Nivellement,

Quantités approximatives.		Description des travaux.	Charlebois, Shanly et Monty.	
			Taux.	Montant.
			$ cts.	$
800	Acres.	Déblai.... par acre.	50 00	40,000
15	do	Abattage à fleur de terre.... do	50 00	750
50	do	Dérac. (y compris fossés latéraux et tranchées d'égout.) do	60 00	3,000
50,000	Pd. lin.	Clôture.... p. 100 pd. lin.	5 00	2,500
185,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide.... p. vg. c.	1 75	323,750
3,000	do	Excavation dans le roc détaché.... do	1 50	4,500
1,100,000	do	do dans la terre y compris les emprunts.... do	0 30	330,000
3,000	do	do dans les fossés d'ég. au-delà d. lim. de la v. f. do	0 50	1,500
10,000	Pd. lin.	Egoûts souterrains.... p. 100 pd. lin.	20 00	2,000
2	Arches.	Superstructures en fer.... 150 pd. d'ouv.	7,500 00	15,000
....	do	do .... 100 do	7,000 00	....
....	do	do .... 80 do	6,000 00	....
....	do	do .... 60 do	5,000 00	....
....	do	do .... 40 do	3,200 00	....
....	do	Pont système Howe, 100 pieds d'ouverture.... par arche.	6,000 00	....
1	do	do 100 do .... do	3,000 00	3,000
....	do	do 80 do .... do	2,800 00	....
11	do	do 60 do .... do	1,500 00	16,500
1	do	do 40 do .... do	1,200 00	1,200
....	Pd. lin.	Tunnels de 6 pieds, passage de ruisseaux.... 1 vg. c. par pd. lin.	15 00	....
....	Vgs. c.	Caissons pour culées et piles de ponts, y compris le bois et le remplissage en pierre.... p. vg. c.	7 00	....
1,200	do	Maçonnerie en pierres perdues.... do	1 50	1,800
8,000	do	Maçonnerie des ponts au ciment hydraulique.... do	10 00	80,000
....	do	do au mortier ordinaire, baigné de ciment.... do	10 00	....
....	do	Maçonnerie des ponceaux au ciment hydraulique.... do	10 00	....
3,000	do	do au mortier ordinaire, baigné de ciment.... do	6 00	54,000
....	do	do en pierres sèches.... do	6 00	....
....	do	Briquetage au ciment hydraulique.... do	18 00	....
....	do	do au mortier ordinaire, baigné de cim. hydr. do	17 50	....
250	do	Béton au ciment hydraulique.... do	6 00	1,500
250	do	Corroi.... do	1 50	375
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.		
1,500	Pd. lin.	16 x 12 pouces, pin blanc.... do	0 50	750
500	do	15 x 12 do do .... do	0 30	150
....	do	15 x 9 do do .... do	0 40	....
200	do	12 x 12 do pin blanc ou épinette rouge.... do	0 40	80
....	do	12 x 9 do do .... do	0 40	....
....	do	12 x 6 do do .... do	0 40	....
....	do	12 x 4 do do .... do	0 35	....
....	do	9 x 9 do do .... do	0 35	....
....	do	9 x 8 do do .... do	0 35	....
....	do	9 x 6 do do .... do	0 30	....
....	do	9 x 4 do do .... do	0 30	....
....	do	6 x 4 do do .... do	0 30	....
....	do	4 x 2 do voliges de chêne.... do	0 60	....
....	do	Bois de 10 pouces, aplani.... do	0 30	....
....	do	do 8 do .... do	0 25	....
....	do	Pilotis, épinette rouge ou chêne mes. 12 pcs. c. au g. bt. do	1 00	....
20,000	P. M. P.	Madriers de pin.... p. 1000 pd. M.P.	25 00	500
1,000	do	do de bois dur.... do	100 00	100
2,000	Lbs.	Fer battu, y compris, boulons, carvelles, liens, etc.... par livre.	0 20	400
200	do	Fonte.... do	0 20	40
125,000	No.	Traverses.... chacune.	0 25	31,250
52	Milles.	Pose de la voie.... par mille.	175 00	9,100
156,000	Pd. lin.	Ballastage.... par vg. c.	0 30	46,800
30	Jeux.	Aiguilles et croisements.... pos. de ch. jeu.	25 00	750
		Total....	....	969,195

construction des ponts, pose de la voie et ballastage de 50 milles, etc.—*Suite.*

Law et Conmee.		Lobb, et Dawson Murray.		James Goodwin.		J. D. Irwin.		Worthington, McIntyre, McDonald et Isbester.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$
25 00	20,000	20 00	20,000	27 00	21,600	20 00	16,000 00	25 00	20,000
35 00	525	20 00	300	50 00	750	30 00	450 00	50 00	750
70 00	3,500	135 00	6,750	70 00	3,500	70 00	3,500 00	80 00	4,000
5 00	2,500	8 00	4,000	7 00	3,500	4 00	2,000 00	0 06	3,000
2 00	370,000	1 65	305,250	1 80	333,000	1 50	277,500 00	1 70	314,500
0 80	2,400	0 80	2,400	0 60	1,800	1 00	3.000 00	2 30	3,900
0 27	297,000	0 25½	280,500	0 29	319,000	0 25	275,000 00	0 26	286,000
0 27	810	0 26	780	0 33	990	0 35	1,050 00	0 26	780
20 00	2,000	103 00	10,300	15 00	1,500	70 00	7,000 00	40 00	4,000
10,000 00	20,000	9,000 00	18,000	8,000 00	16,000	12,000 00	24,000 00	12,750 00	25,500
7,000 00	....	5,000 00	....	5,000 00	....	7,000 00	....	5,500 00	....
4,600 00	....	3,280 00	....	4,000 00	....	6,000 00	....	4,000 00	....
3,600 00	....	2,100 00	....	3,000 00	....	4,200 00	....	2,700 00	....
2,600 00	....	1,240 00	....	2,000 00	....	3,000 00	....	1,600 00	....
5,000 00	....	4,125 00	....	4,950 00	....	6,040 00	....	6,750 00	....
3,200 00	3,200	2,420 00	2,420	3,000 00	3,000	4,000 00	4,000 00	3,500 00	3,500
2,400 00	....	1,936 00	....	2,500 00	....	3,200 00	....	2,400 00	....
2,000 00	22,000	1,320 00	14,520	1.400 00	15,400	2,400 00	26,400 00	1,500 00	16,500
1,200 00	1,200	880 00	880	1,000 00	1,000	1,600 00	1,600 00	880 00	880
6 00	....	10 00	....	29 00	....	20 00	....	15 00	....
3 00	....	7 50	....	4 50	....	2 25	....	4 00	....
2 00	2,400	2 50	3,000	2 25	2,700	2 50	3,000 00	2 00	2,400
11 00	88,000	....	....	10 00	80,000	14 00	112,000 00	15 00	120,000
10 00	....	10 25	82,000	9 75	....	13 00	....	14 00	....
5 00	....	8 00	72,000	9 50	....	12 00	....	12 00	....
4 00	36,000	8 00	....	9 00	8,100	11 00	99,000 00	11 00	99,000
3 00	....	7 00	....	5 50	....	10 00	....	8 00	....
9 00	....	10 00	....	12 00	....	7 00	....	12 00	....
8 00	....	9 00	....	11 50	....	6 00	....	11 00	....
4 50	1,125	5 00	1,250	6 50	1,625	7 00	1,750 00	5 00	1,250
1 50	375	0 70	175	2 50	625	1 25	312 50	1 00	250
0 35	525	0 40	600	0 50	750	0 18	270 00	0 25	375
0 33	165	0 40	200	0 48	240	0 18	90 00	0 25	125
0 30	....	0 40	....	0 46	....	0 18	....	0 25	....
0 30	60	0 30	60	0 44	88	0 15	30 00	0 25	50
0 29	....	0 30	....	0 42	....	0 15	....	0 20	....
0 20	....	0 29	....	0 36	....	0 15	....	0 20	....
0 18	....	0 25	....	0 27	....	0 15	....	0 15	....
0 20	....	0 25	....	0 25	....	0 15	....	0 15	....
0 20	....	0 25	....	0 28	....	0 15	....	0 15	....
0 15	....	0 20	....	0 21	....	0 15	....	0 15	....
0 10	....	0 20	....	0 20	....	0 15	....	0 10	....
0 08	....	0 20	....	0 17	....	0 15	....	0 10	....
0 03	....	0 25	....	0 23	....	0 15	....	0 10	....
0 15	....	0 15	....	0 27	....	0 10	....	0 20	....
0 13	....	0 15	....	0 25	....	0 10	....	0 15	....
0 25	....	0 28	....	0 57	....	0 35	....	0 30	....
20 00	400	15 00	300	23 00	460	25 00	500 00	20 00	400
30 00	30	25 00	25	43 00	43	35 00	35 00	30 00	30
0 09	180	10 00	200	0 10	200	0 15	300 00	0 10	200
0 07	14	0 06	12	0 08½	17	0 10	20 00	0 10	20
0 25	31,250	0 20	25,000	0 20	25,000	0 22	27,500 00	0 20	25,000
300 00	15,600	400 00	20,800	300 00	15,600	200 00	10,400 00	260 00	13,520
0 33	51,480	0 65	101,400	0 33	51,480	0 60	93,600 00	0 35	54,600
25 00	750	45 00	1,350	45 00	1,350	10 00	300 00	30 00	900
....	973, 489	....	974,400	....	982,778	....	990,607 50	....	1,001,430

CONTRAT No. 37.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.—Nivellement,

Quantités approximatives.		Description des travaux.	P. Larkin. Taux	Montant.
			$ cts.	$
800	Acres.	Déblai ... p. acre.	30 00	24,000
15	do	Abattage à fleur de terre ... do	35 00	525
50	do	Déracinem. (y compris fossés lat. et tranchées d'égout.) do	50 00	2,500
50,000	Pds. l.	Clôturage ... p. 100 pds. l.	7 50	3,750
185,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide ... p. vg. c.	1 90	351,500
3,000	do	do do détaché ... do	1 75	5,250
1,100,000	do	do dans la terre (y compris les emprunts) ... do	0 26	286,000
3,000	do	Excav. dans les fos d'ég au-delà des lim. de la voie ferrée do	0 24	720
10,000	Pds l.	Egoûts souterrains ... p. 100 pds. l.	71 75	7,175
2	Arches.	Superstructure en fer ... 150 pds. d'ouv.	10,440 00	20,880
...	do	do ... 100 do	5,300 00	...
...	do	do ... 80 do	3,750 00	...
...	do	do ... 60 do	2,680 00	...
...	do	do ... 50 do	1,984 00	...
...	do	Ponts, système Howe, 150 pieds d'ouverture ... p. arche.	5,000 00	...
1	do	do 100 do ... do	3,175 00	3,175
...	do	do 80 do ... do	2,900 00	...
11	do	do 60 do ... do	1,500 00	16,500
1	do	do 40 do ... do	1,000 00	1,000
...	Pds. l.	Tunnels de 6 pieds, passage de ruisseaux ... vg. c. l—p. pd. l.	7 00	...
...	Vgs. c.	Caissons pour culées et piles de ponts, y compris le bois et le remplissage en pierre ... p. vg. c.	4 00	...
1,200	do	Maçonnerie en pierres perdues ... do	3 00	3,600
8,000	do	Maçonnerie de ponts au ciment hydraulique ... do	10 00	80,000
...	do	do au mortier ordinaire, baigné de ciment ... do	...	...
...	do	do ponceaux au ciment hydraulique ... do	...	...
3,000	do	do do au mortier ordinaire, baigné de ciment ... do	10 70	96,300
...	do	do do en pierres sèches ... do	7 00	...
...	do	Briquetage au ciment hydraulique ... do	...	...
...	do	do au mortier ordinaire baigné de ciment hyd... do	12 00	...
250	do	Béton au ciment hydraulique ... do	5 00	1,250
250	do	Corroi ... do	0 70	175
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.		
1,500	Pds. l.	16 × 12 pouces, pin blanc ... p. pd. l.	0 48	720
500	do	15 × 12 do do ... do	0 48	240
...	do	15 × 9 do do ... do	0 45	...
200	do	12 × 12 do do ou épinette rouge ... do	0 36	72
...	do	12 × 9 do do ... do	0 27	...
...	do	12 × 6 do do ... do	0 20	...
...	do	12 × 3 do do ... do	0 15	...
...	do	9 × 9 do do ... do	0 27	...
...	do	9 × 8 do do ... do	0 27	...
...	do	9 × 6 do do ... do	0 20	...
...	do	9 × 4 do do ... do	0 10	...
...	do	6 × 4 do do ... do	0 06	...
...	do	4 × 2 do do voliges de chêne ... do	0 02	...
...	do	Bois de 10 pouces aplani ... do	0 30	...
...	do	do 8 do ... do	0 27	...
...	do	Pilotis, épinette rouge ou chêne, 12 pcs. c. au gros bout. do	0 27	...
20,000	Pd.M.P.	Madriers de pin ... p. 1,000 pds. M.P.	30 00	600
1,000	do	de bois dur ... do	40 00	40
2,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc ... p. lb.	0 09	180
200	do	Fonte ... do	0 09	18
125,000	No.	Traverses ... chaque.	0 33	41,250
52	Milles.	Pose de la voie ... p. mille.	340 00	17,680
156,000	Vgs c.	Ballastage ... p. vg. c.	0 30	46,800
30	Jeux.	Aiguilles et croisements ... pos. de ch. jeu.	20 00	600
		Montant total ...	...	1,012,500

construction des ponts, pose de la voie et ballastage de 50 milles—Soumission.—

D. O'Brien.		Nagle, McDougall et McQuarrie.		Loss et McRae.		Farlardeau et McDonald.		Alex. Manning.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
40 00	32,000	28 00	22,400	40 00	32,000	35 00	28,000	25 00	20,000
....	600	20 00	300	40 00	600	40 00	600	30 00	450
100 00	5,000	75 00	3,750	100 00	5,000	75 00	3,750	80 00	4,000
10 00	5,000	11 00	6,050	8 00	4,000	5 00	2,500	5 00	2,500
1 60	296,000	1 74	321,900	2 00	370,000	1 75	323,750	1 80	333,000
0 50	1,500	0 90	2,700	1 00	3,000	1 75	5,250	1 00	3,000
0 30	330,000	0 29	319,000	0 30	330,000	0 32	352,000	0 28	316,800
0 30	900	0 40	1,200	0 30	900	25 00	750	0 35	1,050
40 00	4,000	40 00	4,000	75 00	7,500	26 00	2,600	70 00	6,000
9,000 00	18,000	16,200 00	32,400	12,500 00	25,000	11,250 00	22,500	13,000 00	26,000
6,000 00	....	11,200 00	....	6,000 00	....	7,000 00	....	7,000 00	....
4,000 00	....	9,200 00	....	5,000 00	....	5,600 00	....	5,600 00	....
3,000 00	....	7,200 00	....	5,000 00	....	4,080 00	....	4,200 00	....
2,000 00	....	5,200 00	....	4,500 00	....	2,400 00	....	3,000 00	....
5,000 00	....	7,390 00	....	5,250 00	....	6,000 00	....	6,000 00	....
3,000 00	3,000	4,480 00	4,480	3,500 00	3,500	3,500 00	3,500	4,000 00	4,000
2,000 00	....	3,680 00	....	2,800 00	....	2,800 00	....	3,000 00	....
1,500 00	16,500	2,160 00	23,760	2,100 00	23,100	1,800 00	19,800	2,000 00	22,000
1,000 00	1,000	1,300 00	1,300	1,400 00	1,400	1,200 00	1,200	150 00	1,500
20 00	....	10 00	....	8 00	....	12 00	....	25 00	....
3 50	....	5 00	....	4 00	....	4 00	....	2 50	....
1 50	1,800	2 00	2,400	2 00	2,400	2 00	2,400	2 00	2,400
18 00	144,000	14 00	112,000	8 00	64,000	11 00	88,000	....	96,000
16 00	....	12 00	....	7 00	....	10 00	....	....	....
9 00	....	9 00	....	7 00	....	10 00	90,000	10 00	90,000
7 00	63,000	7 00	63,000	6 00	54,000	9 00	....	9 00	....
4 00	....	5 00	....	6 00	....	8 00	....	8 00	....
9 00	....	10 00	....	25 00	....	8 00	....	7 00	....
8 00	....	9 00	....	20 00	....	8 00	....	6 00	....
7 00	1,750	5 00	1,250	7 00	1,750	6 00	1,500	8 00	2,000
2 00	500	2 50	625	1 00	250	1 00	250	1 25	312
0 30	450	0 30	450	0 30	450	0 30	450	0 20	3,000
0 30	150	0 30	150	0 25	125	0 30	150	0 20	100
0 30	....	0 23	....	0 25	....	0 30	....	0 20	....
0 25	....	0 24	48	0 25	50	0 30	60	0 20	40
0 25	....	0 18	....	0 25	....	0 30	....	0 20	....
0 15	....	0 12	....	0 30	....	0 30	....	0 20	....
0 15	....	0 08	....	0 30	....	0 30	....	0 20	....
0 15	....	0 16	....	0 25	....	0 30	....	0 20	....
0 15	....	0 15	....	0 25	....	0 30	....	0 20	....
0 15	....	0 12	....	0 25	....	0 30	....	0 20	....
0 10	....	0 08	....	0 25	....	0 30	....	0 20	....
0 10	....	0 05	....	0 25	....	0 30	....	0 20	....
0 15	....	0 04	....	0 50	....	0 30	....	0 20	....
0 12	....	0 20	....	0 20	....	0 20	....	0 12	....
0 10	....	0 15	....	0 20	....	0 20	....	0 12	....
0 30	....	0 45	....	1 00	....	0 40	....	0 40	....
20 00	400	24 00	480	50 00	1,000	30 00	600	25 00	500
25 00	25	30 00	30	50 00	50	40 00	40	35 00	35
0 10	200	0 12	240	0 15	300	0 12	240	15 00	300
0 05	10	0 12	24	0 10	20	0 10	20	0 10	20
0 25	31,250	0 24	30,000	0 25	31,250	0 25	31,250	0 22	27,500
175 00	9,100	295 00	15,340	350 00	18,200	260 00	13,520	180 00	9,360
0 35	54,600	0 35	54,600	0 40	62,440	0 32	49,920	....	93,600
20 00	600	40 00	1,200	35 00	1,050	50 00	1,500	10 00	300
....	1,021,335	....	1,025,077	....	1,043,295	....	1,046,100	....	1,066,455

CONTRAT No. 37.—Chemin de fer Canadien du Pacifique.—Nivellement, construction de ponts, pose de la voie et ballastage de 50 milles—Soumissions pour les travaux—Liste des quantités et des prix.—*Suite.*

Quantités approximatives.		Description des travaux.	Davis et Stewart. Taux.	Davis et Stewart. Montant.	Sullivan et Beemer. Taux.	Sullivan et Beemer. Montant.
			$ cts.	$	$ cts.	$
800	Acres.	Déblai............ par acre	25 00	20,000	50 00	40,000
15	do	Abattage à fleur de terre.......... do	40 00	600	100 00	1,500
50	do	Déracinement (y compris fossés latéraux)........... do	75 00	3,750	200 00	10,000
50,000	Pds. lin.	Clôturage............par 100 pds. lin.	12 50	6,200	0 06	3,000
185,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide.... ...pr vg c.	1 90	351,500	2 50	462,500
3,000	do	do dans le roc détaché...... do	0 75	2,250	2 50	7,500
1,100,000	do	Excavation dans la terre (y compris les emprunts)........... do	0 38	418 000	0 35	385,000
3,000	do	Excavation dans les fossés d'égouttement, au-delà des lim. de la v.f. do	0 35	1,050	0 35	1,050
10,000	Pds. lin.	Egoûts souterrains ....par 100 pds. lin.	45 00	4,500	50 00	5,000
2	Arches.	Superstructure en fer.........150 pds. d'ouv.	55 00	16,500	10,500 00	21,000
....	do	do ....100 do	55 00	....	7,000 00	....
....	do	do .... 80 do	52 00	....	5,500 00	....
....	do	do .... 60 do	45 00	....	3,600 00	....
....	do	do .... 40 do	40 00	....	2,500 00	....
....	do	Ponts, syst. Howe, 150 pds. d'ouv....p. arche.	6,000 00	....	9,000 00	....
1	do	do 100 do .... do	....	4,000	4,000 00	4,000
....	do	do 80 do .... do	2,400 00	....	3,200 00	....
11	do	do 60 do .... do	1,650 00	18,150	2,100 00	23,100
1	do	do 40 do .... do	1,000 00	1,000	1,200 00	1,200
....	Pds. lin.	Tunnels de 6 pds. pour ruiss. l. p. c. par p.l.	7 50	....	12 00	....
....	Vgs. c.	Caissons pour culées et piles de ponts, y compris le bois et la pierre pour les remplir .... do	2 75	....	3 00	....
1,200	do	Maçonnerie en pierres perdues......... do	1 60	1,920	1 00	1,200
8,000	do	Maçonnerie de ponts en ciment hydraulique....... do	15 00	120,000	11 00	88,000
....	do	do en mortier ordinaire baigné de ciment........... do	11 00	....	11 00	....
....	do	Maçonnerie de ponceaux en ciment hydraulique..... do	13 00	....	7 00	....
3,000	do	do en mortier ordinaire baigné de ciment........... do	11 00	99,000	6 00	51,000
....	do	do sèche............... do	7 00	....	6 00	....
....	do	Ouvrage en brique en ciment hydraulique. .... do	12 50	....	16 00	....
....	do	do en mortier ordin. baigné de cim... do	11 00	....	15 00	....
250	do	Béton fait avec ciment hydraulique........................ do	7 50	1,875	8 00	2,000
250	do	Corroi................................ do	1 50	375	2 00	500
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.				
1,500	Pds. lin.	16 x 12 pouces, pin blanc ....par pd.l.	0 55	825	0 60	900
500	do	15 x 12 do do .... do	0 50	250	0 55	275
....	do	15 x 9 do do .... do	0 35	....	0 45	....
200	do	12 x 12 do pin blanc ou épinette rouge do	0 35	70	0 50	100
....	do	12 x 9 do do ... do	0 28	....	0 40	....
....	do	12 x 6 do do ... do	0 20	....	0 25	....
....	do	12 x 4 do do ... do	0 09	....	0 18	....
....	do	9 x 9 do do ... do	0 15	....	0 30	....
....	do	9 x 8 do do .. do	0 15	....	0 25	....
....	do	9 x 6 do do .... do	0 13	....	0 20	....

CONTRAT No. 37.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.—Nivellement, construction des ponts, pose de la voie et ballastage de 50 milles.—Soumission.—Quantités, etc.—*Fin.*

Quantités approximatives.		Description des travaux.	Davis et Stewart. Totaux.	Davis et Stewart. Montant.	Sullivan et Beemer. Totaux.	Sullivan et Beemer. Montant.
		Bois équarri, pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.—Fin.	cts.	$	$ cts.	$
....	Pd. lin.	9 × 4 pcs., pin blanc ou épin. roug. p. pd.l.	0 09	....	0 15	....
....	do	6 × 4 do do do do	0 08	....	0 10	....
....	do	4 × 2 do do do do	0 12½	....	0 06	....
....	do	Bois de 10 pouces aplani.............. do	0 19	....	0 10	....
....	do	Bois de 8 pouces aplani.............. do	0 17	....	0 06	....
20,000	pd. M.P.	Pilotis, épinette rouge ou chêne, de 12 pouces carré au gros bout do	1 50	....	0 80	....
1,000	do	Madriers de pin.............. p. 1,00 pds. M.P.	25 00	*5,000	30 00	6C0
		do de bois franc.............. do	45 00	45	50 00	50
2,000	Lbs.	Fer battu, y compris, boulons, carvelles, liens, etc.............. par lb.	0 11	220	0 15	300
200	do	Fonte .... do	0 08	16	0 12	24
125,000	No.	Traverses..............chacune.	0 37	4,6250	0 30	37,500
52	Milles	Pose de la voie ....par mille.	375 00	19,500	300 00	15,600
156,000	vgs. c	Ballastage..............p. vgs. c.	0 38	59,280	0 40	62,400
30	Jeux	Aig. et croisements ....pos. de chaq. jeu.	40 00	1,200	5 00	150
		Total..............	....	1,203,326	....	1,228,449

NOTE.—Aux items ne portant aucunes quantités il n'est pas nécessaire d'attacher de prix.

(*Annexe No.* 17.)

PORTE SAINT-LOUIS,

SOUMIS-

L soussigné offre par les présentes d'exécuter les différents ouvrages de ment aux plans et devis préparés d'après les instructions de l'honorable

Description.	Jos. Archer.	J. Low.	Mallette et Curran.	Charlebois et Shanly.	D. O'Brien.	J. O'Leary.	Stewart et Aitchison.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Soumission pour le tout..	12,909 00	13,545 16	14,367 15	15,963 50	16,000 00	16,326 00	16,500 00

TA-

Table devant accompagner la soumission d'après

Excavation en terre dépassant le niveau porté au contrat, suivant le devis, y compris le remplissage, le tassement et l'enlèvement du reste des déblais, par verge cube de 27 pieds.	0 25	0 30	0 75	0 80	0 50	0 75	0 35
Excavation dans le roc dépassant le niveau porté au contrat, suivant le devis, y compris le remplissage, le tassement et l'enlèvement du reste des déblais, p. v. c. de 27 pds.	1 00	1 10	1 50	1 65	1 25	1 50	1 00
Murs de fondations, par verge cube de 27 pieds.	3 50	6 00	7 00	7 25	3 50	4 00	4 50
Béton dans les fondations, p. v. c. de 27 pds.	3 50	5 50	4 50	4 75	4 00	4 00	3 00

QUÉBEC.

SION.

l'érection et de l'achèvement de la porte Saint-Louis ci-dessus mentionnée, conformé ministre des travaux publics, pour la somme ci-après mentionnée.

Richard et Richard.	T. Kavanagh.	Simon Peters.	J. M. Oliver.	Hatch et Hatch.	J. Hatch.	Wm. Venner.	Smith et Fortier.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
17,600 00	18,236 67	23,343 27	23,950 00	26,875 00	29,800 00	30,000 00	33,272 00

BLE.

le premier paragraphe du devis.

....	0 30	0 40	0 50	1 00	0 40	0 28	0 30
....	1 15	1 00	2 00	1 50	0 90	1 20	1 20
....	7 00	9 50	10 00	5 50	5 00	9 00	10 00
....	3 75	4 00	5 00	3 00	4 25	6 50	7 00

(*Annexe No.* 18.)

PORTE KENT, QUÉBEC.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes d'exécuter les différents ouvrages de l'érection et de l'achèvement de la porte Kent ci-dessus mentionnée, conformément aux plans et devis préparés d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux publics, pour la somme ci-après mentionnée.

SOUMISSION POUR LE TOUT, PRIX EN BLOC.

Joseph Archer	$14,162 00
J. Low	14,192 66
Mallette et Curran	14,622 89
J. O'Leary	14,978 00
Charlebois et Shanly	16,247 65
Richard et Richard	16,950 00
D. O'Brien	17,000 00
Stewart et Aitchison	17,500 00
T. Kavanagh	18,932 48
J. M. Oliver	23,950 00
Hatch et Hatch	26,875 00
Simon Peters	27,449 29
J. Hatch	27,500 00
W. Venner	32,320 00
Smith et Fortier	35,325 00

TABLE.

Table devant accompagner la soumission d'après le premier paragraphe du devis.

Description.	Joseph Archer.	J. Low.	Mallette et Curran.	J. O'Leary.	Charlebois et Shanly.	Richard et Richard.	D. O'Brien.	Stewart et Aitchison.	T. Kavanagh.	J. M. Oliver.	Hatch et Hatch.	Simon Peters.	J. Hatch.	W. Venner.	Smith et Fortier.
	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts
Excavation en terre dépassant le niveau porté au contrat, suivant le devis, y compris le remplissage, le tassement et l'enlèvement du reste des déblais, par verge cube de 27 pieds	0 25	0 30	0 75	0 75	0 80	....	0 50	0 35	0 30	0 50	1 00	0 40	0 40	c 28	0 30
Excavation dans le roc dépassant le niveau porté au contrat, suivant le devis, y compris le remplissage, le tassement et l'enlèvement du reste des déblais, par verge cube de 27 pieds	1 00	1 10	1 50	1 50	1 65	....	1 25	1 00	1 15	2 00	1 50	1 00	0 90	1 20	1 20
Murs de fondations, par verge cube de 27 pieds	3 50	6 00	7 00	4 00	7 25	....	3 50	4 50	7 00	10 00	5 50	9 50	5 00	9 00	10 00
Béton dans les fondations, par verge cube de 27 pieds	3 50	5 50	4 50	4 00	4 75	....	4 00	3 00	3 75	5 00	3 00	4 00	4 25	6 50	7 00

(*Annexe No.* 19.)

CONTRAT TRENTE-HUIT.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.—SOUMISSION POUR LA CONSTRUCTION D'UNE GARE À LOCOMOTIVES À DIX PLACES.

Ne sera reçu aucune soumission qui ne sera faite sur la présente formule en blanc, ou qui ne sera accompagnée d'un chèque de $200, *accepté pour* 30 *jours par une banque, tel que voulu par l'article* 21 *du devis.*

La gare à locomotives sera érigée sur le terrain de la station de Selkirk, Manitoba.

Des soumissions, sous enveloppes scellées, adressées comme suit, seront reçues jusqu'à samedi, le 13 juillet 1878, à midi:

SOUMISSION (GARE À LOCOMOTIVES.)

F. BRAUN,
Secrétaire,
Département des travaux publics,
Ottawa.

Le soussigné offre par les présentes de fournir la main-d'œuvre, les matériaux et l'outillage nécessaires à la construction d'une gare à locomotives à dix places, à Selkirk, Manitoba, suivant les plans et devis en date du 20 mai 1878, et de terminer l'entreprise de manière à satisfaire l'ingénieur en chef, ou tout autre officier autorisé à agir sous ses ordres, pour le prix en bloc de—

Gouin et O'Meara	$30,500
F. J. Bowles	31,480
R. Dickison	45,500
Jas. Isbester	34,989
B. Steacy	39,300
G. Taylor	38,900

Et s'il est jugé nécessaire de creuser les fondations à une profondeur plus considérable qu'il n'est spécifié dans le devis et dans les plans, ou de prolonger au delà de la distance mentionnée, le soussigné exécutera ces travaux additionnels aux prix suivants :—

Désignation.	Gouin et O'Meara.	F. J. Bowles.	R. Dickison.	Jas. Isbester.	B. Steacy.	G. Taylor.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Excavation des fondations (au-dessous du niveau spécifié) par verge cube........................	0 25	} 1 25	0 40	0 40	0 57	0 45
Excavation des fondations (au-dessous du niveau spécifié) par pied linéaire, dans le roc...............	0 50					
Maçonnerie des fondations (au-dessous du niveau spécifié) par verge cube	5 00	15 00	12 00	10 50	8 35	8 00
Prolongement de l'égoût (le prix comprend l'excavation, la construction de l'égoût et le remplissage) par verge linéaire........................	5 00	4 50	18 00	9 00	2 75	10 00

Le tout devra être bien et solidement fait, et terminé le ou avant le 1er septembre 1879.

Au cas où cette soumission sera acceptée, le soussigné se déclare prêt à passer un contrat pour la fidèle exécution et l'achèvement de l'entreprise, et à se conformer au

(*Annexe No.* 20.)

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—CONSTRUCTION DE HUIT MAISONS DES MÉCANICIENS ET PLATEFORMES.

Entrepreneurs.	Buda.			Nordlands.			Linkoping.			Port Savanne.		
	En bois rond.	En charpente.	Plateformes.	En bois rond.	Charpente.	Plateformes.	En bois rond.	En charpente.	Plateformes.	En bois rond.	En charpente.	Plateformes.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
E. F. Lemay et Blair	2,137	2,250	389	2,205	2,300	389	2,330	2,425	389	2,455	2,550	389
Purcell et Ryan	2,738	2,738	200	2,738	2,738	200	2,738	2,738	200	2,738	2,738	200
John McLaurie	2,450	.....	300	2,550	.....	350	2,625	.....	350	2,700	.....	350
*W. P. Farrell	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Chevrette et Bélanger	2,400	2,400	250	2,700	2,600	260	2,700	2,600	260	2,700	2,600	270
Peter McKellar	1,950	.....	400	2,450	.....	400	2,950	.....	400	3,100	.....	400
Oliver, Davidson et Cie	2,500	.....	230	2,700	.....	240	3,000	.....	250	3,300	.....	260
Neil Shaw	2,800	3,000	250	3,000	.....	255	3,100	.....	260	3,300	.....	275
A. Stevenson	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Entrepreneurs.	Upsala.			Carlstadt.			Rivière du Pont.			Rivière Anglaise.			Valeur totale.
	En bois rond.	En charpente.	Plateformes.	En bois rond.	En charpente.	Plateformes.	En bois rond.	En charpente.	Plateformes.	En bois rond.	En charpente.	Plateformes.	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
E. F. Lemay et Blair	2,580	2,675	389	2,705	2,800	389	2,880	3,000	389	3,005	3,100	389	23,409
Purcell et Ryan	2,738	2,738	200	2,738	2,738	200	2,738	2,738	200	2,738	2,738	200	23,504
John McLaurie	2,800	.....	350	2,900	.....	350	3,000	.....	350	3,100	.....	350	24,875
*W. P. Farrell	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25,200
Chevrette et Bélanger	3,000	2,900	280	3,300	3,200	300	3,600	3,500	320	3,900	3,800	340	26,580
Peter McKellar	3,200	.....	400	3,200	.....	400	3,250	.....	400	3,350	.....	400	26,650
A. Stevenson	2,500	.....	230	2,700	.....	240	3,000	.....	250	3,300	.....	260	} 26,720
Oliver, Davidson et Cie	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	}
Neil Shaw	3,500	.....	285	3,800	.....	285	4,000	.....	300	4,200	.....	310	29,920

*Par télégramme.—"Je bâtirai les maisons des mécaniciens pour prix variant de $2,600 à $3,200, proportionnellement. Les plateformes $250 chacune."

(*Annexe* 21.)

BRISE-LAMES DE LA POINTE-DU-CHÊNE, PORT DE SHÉDIAC, N.-B.

PROLONGEMENT DU BRISE-LAMES.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante tous les ouvrages que comporte le prolongement du brise-lames de la Pointe-du-Chêne, dans le port de Shédiac, N.-B , suivant les plan et devis qui l ont été montrés, et de fournir l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme totale de—

Archibald McKay	$2,415 98
Beaumont et Cie	2,491 00
J. A. Nickerson	2,697 50
McManus et Cie	2,700 00
L. S. Stewes	2,748 00
W. Taylor	2,750 00
M. B. Keith	2,845 00
Gray et Wheaton	2,900 00
P. S. Shurman	2,970 00
Adam Tait	2,988 00
L. B. Mills	3,095 00
Jas. Farrell	3,250 00
G. W. Bonnell	3,300 00
J. O. Stennix	3,950 00
A. Stewes	3,950 00
J. P. Taylor	5,950 00
D. Morrow	6,000 00
G. E. Mills	6,730 00
G. L. Brown	6,790 00
J. McDonald	6,900 00
A. McDermott	7,850 00

Et il se déclare prêt à passer un contrat d'entreprise, et offre comme cautions de sa fidèle exécution les deux personnes ci-après mentionnées.

(*Annexe* 22.) NOUVELLE BANQUE D'EPARGNES,

Soumis

Le soussigné offre par les présentes d'exécuter les différents travaux de aux plans, élévations, sections et dessins de détails, aux termes et aux devis publics, pour les sommes ci-après mentionnées.

Description des travaux.	Jones et Thomas.	McKay et Scherman.	G. J. Grant.	Foxwell et Colby.	J. G. Macdonald.	Foxwell et Witmore.	Flood et Prince.
	$	$	$	$	$	$	
Soumission pour le tout	24,879	33,000	33,200	33,360	33,755	34,100	34,535
Ou soumissions partielles, comme suit :							
No. 1.—Excavation, maçonnerie et briquetage, pp. de 1 à 7 du devis, inclusivement	12,706	......	......	......	20,800	......	21,720
No. 2.—Ouvrages en fer et fonte, pp. 8 et 9 du devis	......	......	......	......	2,800	......	2,640
No. 3.—Couverture et plâtrage, pp. 10 et 11 du devis	......	......	......	......	2,134	......	1,404
No. 4.—Charpenterie et menuiserie, pp. de 12 à 17 du devis, inclusivement	......	......	......	......	6,372	......	5,321
No. 5.—Peinturage et vitrerie, p. 18 du devis	......	......	......	......	1,100	......	2,800
No. 6.—Plomberie et pose des conduits du gaz, pp. 19 et 20 du devis	......	......	......	......	550	......	650

SAINT-JEAN, N.-B.

---

sion.

l'érection et de l'achèvement de l'édifice ci-dessus mentionné, conformément préparés et établis d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux

W. L. Williams.	Geo. Connor.	B. Mooney et fils.	Wand et Wand.	Stewart et Aitchison	Wm. Cansey et Cie.	Fleming et fils.	C. G. Reed.	J. Harris et Cie.	J. H. Hutchison.
$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
34,750	35,000	35,384	37,578	37,837	38,500	......	......	......	......
18,000	......	......	......	......	......	......	......	......	21,500
2,800	......	......	......	......	......	4,000	......	2,440	......
1,500	......	......	......	......	......	......	2,125	......	......
......	8,000	......	......	......	......	......	......	......	......
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
......	......	......	......	......	......	......	......	......	......

(*Annexe* 23.)

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

PROLONGEMENT DE SOURIS, 1878—CONTRAT no. 1.

TABLE DES QUANTITÉS.

Description des travaux.		James Barclay.		W. Douglass.		McDonald et Brown.		F. H. Feltham.		Jas. Macdonald.	
		Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Terrassement (y compris les fossés et le déblai du terrain de la station) .... vg. c.	5,500	....	....	....	1,045 00	0 17	935 00	0 19	1,045 00	0 18	990 00
Passages à niveau (complets)..nombre.	7	....	....	....	523 11	22 00	154 00	21 50	150 50	40 00	280 00
Chemins de ferme.... .... id.	6	....	....	....	28 80	8 00	48 00	6 50	39 00	9 40	56 40
Ponceaux 3 × 4, ouverts.......... id.	4	....	....	....	240 00	22 50	90 00	12 25	49 00	15 00	60 00
Déplac. de la vieil. clôtur. à neige, perch.	218	....	....	....	305 20	2 00	436 00	1 15	250 70	1 25	272 50
Erection d'une nouv. id. .. id.	364	....	....	....	563 56	3 00	1,092 00	3 20	1,164 80	3 50	1,274 00
Dépl. de la vieil. clôtur. de planc. id.	276	....	....	....	27 60	0 50	138 00	0 65	179 40	0 60	165 60
Erection d'une nouv. id. .. id.	63	....	....	....	12 60	0 90	56 00	0 95	59 85	0 90	56 70
Frais imprévus..................................	....	....	....	....	200 00	....	....	5 per cent.	146 91	....	50 00
Total	....	....	*2,500 00	....	2,945 87	....	2,949 70	....	3,085 16	....	3,205 20

* En bloc.

(*Annexe* 23—Suite.)

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—*Suite.*

PROLONGEMENT DE SOURIS, 1878—CONTRAT no. 1.

TABLE DES QUANTITÉS.

Description des travaux.		H. A. Beebe.		Geo. Kaulback.		J. W. Macdonald et Cie.		Dalzell et Riggs.		*John Sunncott.	
		Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	†Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Terrassement (y compris les fossés et le déblai du terrain de la station)........ vg. c.	5,500	0 17½	962 50	0 18	990 00	0 21	1,155 00	0 17	....	....	....
Passages à niveau (complets)..nombre.	7	90 00	630 00	68 00	476 00	80 00	560 00	20 00	....		
Chemins de ferme .... Id.	6	8 00	48 00	8 00	48 00	12 00	72 00	7 00	....	....	....
Ponceaux 3 × 4, ouverts .... Id.	4	24 00	96 00	68 00	272 00	50 00	200 00	7 50	....	....	....
Déplac. de la vieil. clôt. à neige...perch.	218	0 86	190 48	1 25	272 50	0 70	152 60	0 90	....	....	....
Erection d'une nouv. id. ... id.	364	3 43	1,248 52	3 50	1,274 00	3 40	1,237 60	2 50	....	....	....
Dépl. de la vieil. clôt. de planch. id.	276	0 48	132 48	0 70	193 20	0 50	138 00	0 50	....	....	....
Erect. d'une nouv. id. .. id.	63	1 10	69 30	1 10	69 30	0 95	59 85	0 80	....	....	....
Frais imprévus	....	....	100 72	....	....	....	50 00	....	250 00	....	....
Total........	....	....	3,480 00	....	3,595 00	....	3,625 05	....	5,056 90		6,200 00

* Cette soumission n'est pas accompagnée de la table des prix détaillés, et ne dit pas si elle s'applique à la ligne du nord ou à celle du sud.
† Ces prix sont pour la ligne du nord ; ils seront les mêmes si celle du sud est adoptée.

(*Annexe* 24.)

CONTRAT No. 2.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—Prolongement de Souris, 1878.

Table des quantités pour le quai.		Alex. Chroon.		Geo. Mooney.		W. B. Hilleride.		F. Munro.		John Sunncott.		Jas. Barclay.		W. Taylor.	
		Taux.	Montant.	Taux.	Mont'nt	Taux.	Mo'nt.	Taux.	Mont'nt	Taux.	Mont'nt	Taux.	Mont'nt	Taux.	Mont'nt
	Quantité	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$	$	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
Bois carré, tonneaux..........	800	2 25	1,750 00	2 50	2,000	....	....	4 50	3,600	3 00	2,400	5 50	4,400	3 90	3,120
id. en grume id.	2,350	1 00	2,350 00	1 50	3,525	....	....	2 00	5,700	3 00	7,050	3 00	7,050	3 00	7,050
Plateformes de fond........	500	0 75	375 00	1 50	750	....	....	1 50	750	3 00	1,500	3 00	1,500	2 25	1,125
Défenses......	60	2 00	120 00	2 50	150	....	....	4 00	240	3 00	180	6 00	360	5 00	300
Madriers (3 pcs)—pds. M.P...	105,000	7 25	761 25	2 50	50	....	....	10 00	1,050	30 00	315	10 00	1,050	11 00	1,155
Poteaux d'amarre, No...	20	1 50	30 00	0 80	840	....	....	2 00	40	3 00	60	5 00	160	2 00	40
Broussailles, vgs. c......	3,900	0 20	780 00	0 17	1,400	....	....	0 30	1,170	0 50	1,950	0 35	1,365	0 50	1,950
Excav. pour la charge du quai	10,500	0 22	2,310 00	0 22	2,310	....	....	0 30	1,000	0 25	3,500	0 15	1,575	0 22	2,310
id. pour la levée.......	29,000	0 22	6,380 00	0 25	7,250	....	....	0 30	7,250	....	6,000	0 18	5,220	0 20	5,800
Frais imprévus......	....	....	5,052 00	....	1,100	....	....	....	1,500	....	....	....	380	....	2,140
id. fer........	....	....	....	....	150	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
id. main-d'œuvre ..	....	....	....	....	1,000	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total	....	....	19,908 25	....	20,525	....	*20,967	....	22,300	....	22,955	....	23,000	....	24,990

* Prix en bloc ; ne mentionne pas pour quelle ligne la soumission est faite.

(*Annexe* 24—Suite.)

CONTRAT No. 2.—*Suite.*

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—Prolongement de Souris, 1878.

Table des quantités pour le quai.		S. Croucher.		McDonald et Brown.		J. W. Macdonald et Cie.		A. A. Macdonald.		H. A. Beebe.		John Mullaly.		Geo. Kaulback.	
	Quantité.	Taux.	Montants.	Taux.	Montants.	Taux.	Montants.	Taux.	Montants.	Taux.	Montants.	Taux.	Montants.	Taux.	Montants.
		$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
Bois carré, tonneaux	800	3 50	2,800	5 00	4,000	4 75	3,800 00	3 00	2,400	8 00	6,400	3 00	2,400	8 50	6,800
" en grume, "	2,350	2 50	5,875	3 60	8,460	4 75	11,162 50	2 50	5,875	5 20	12,220	2 00	4,700	7 00	16,100
Plateformes de fond	500	2 50	1,250	3 20	1,600	5 00	2,500 00	2 50	1,250	3 50	1,750	2 00	1,000	6 50	3,250
Défenses	60	3 00	180	6 00	360	3 10	186 00	3 00	180	3 00	180	3 00	180	8 00	480
Madriers, 3 pcs.—pds. M. P.	105,000	10 00	1,050	7 00	735	12 00	1,260 00	0 80	8,400	1 25	1,375	30 00	3,150	7 00	7,350
Poteaux d'amarre, nombre	20	8 00	160	4 50	90	3 00	60 00	2 00	40	3 00	60	1 50	30	9 00	180
Broussailles, v. c.	3,900	0 50	1,950	0 40	1,560	0 16	624 00	0 50	1,950	0 70	2,730	0 40	1,560	0 50	1,950
Excavation pour la charge du quai	10,500	0 25	2,625	0 24	2,520	0 29	3,045 00	0 25	2,625	0 24	2,520	0 50	5,250	0 22	2,310
Excavation pour la levée	29,000	0 20	5,800	0 24	6,960	0 21	6,195 00	0 25	7 250	0 22	6,380	0 50	14,500	0 22	6,380
Frais imprévus			4,000						400		2,800		1,000		
" fer													1,000		
" main-d'œuvre													8,000		
Total			25,690		26,285		29,232 50		*30,370 †45,000		36,415		42,770		44,800

* D'après la table. † D'après la soumission.

(*Annexe* 25.)

CONTRAT No. 3.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—PROLONGEMENT DE SOURIS, 1878.

Table des quantités pour les bâtisses.	L. Arthur.	Peter Stewart.	McDonald et Brown.	Peter Stewart.	Jas. Barclay.	Sullivan, et Guilfoyl.	W. Macdonald.	Grey et Wheaton.	Corbett et Corbett.	J. W. Macdonald et Cie.
	Montants.	Montants.	Montants.	Montants.	Montants.	Montants.	Montants.	Montants.	Montants.	Montants.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Gare	} 5,498 00	753 00	2,225 00	2,067 00	2,150 00	2,375 00	2,339 00	2,510 10	2,700 00	4,000 00
Hangar à marchandises, 75 × 25		1,173 00	870 30	1,079 00	750 00	1,525 00	1,600 00	1,221 30	1,600 00	1,500 00
Hangar sur le quai, 100 × 40		1,182 00	1,448 90	1,380 00	1,400 00	1,000 00	1,775 00	1,868 80	2,300 00	2,300 00
Remise à locomotives, 100 × 48		517 00	1,350 00	1,394 00	1,650 00	1,580 00	1,720 00	1,954 92	2,400 00	2,000 00
Total	5,498 00	5,508 00	5,894 20	5,920 00	5,950 00	6,480 00	7,434 00	7,555 12	9,000 00	9,800 00

(*Annexe* 26.)

BAIE DU ROCHER, COMTÉ D'ALBERT, N.-B.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante tous les ouvrages devant constituer les travaux projetés à la Baie du Rocher, dans le comté d'Albert, N.-B., selon les plans et devis qui l ont été montrés, et fournir tout l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme totale de ; se déclare prêt à passer un contrat d'entreprise ; et offre comme cautions de sa fidèle exécution les deux personnes ci-après mentionnées.

B. Grant	$1,600
Sam. Martin	2,390
D. Cleveland	2,470
Anthony Steeves	2,495
W. E. Steeves	2,500
Michael Duffy	2,600
A. Mitchell	2,800
A. Bray	2,900
W. C. Anderson	3,485
Otis Cannon	3,350
Jordan Steves	3,550
W. H. T. Sumner	3,730
Edwin Copp	4,000
J. McFarlane	4,000
J. F. Verger	4,500
M. E. Anderson	4,950
J. A. Smith	5,000

(*Annexe* 27.)

CANAL WELLAND.

Fourniture de ferronnerie et d'article de fonte.

A l'honorable ministre
des travaux publics, Canada.

MONSIEUR,—Le soussigné offre par les présentes de fournir au département des travaux publics, pendant une année ou plus, toute la ferronnerie, les articles en fonte ou en cuivre énumérés ci-après, aux temps et dans les quantités voulus, aux prix ci-dessus spécifiés, et suivant le devis ci-annexé.

Si cette soumission est acceptée, le soussigné se déclare prêt à entreprendre de livrer ces articles lorsqu'on les voudra, soit à établissement, soit à une station de chemin de fer, soit sur le canal Welland ou le canal d'alimentation ou dans les environs, selon qu'il sera jugé à propos par le surintendant ou tout autre officier en exercice. Et il offre comme cautions de la fidèle exécution de l'entreprise les deux personnes qui ont comme telles signé cette soumission.

Matériaux.		T. Middleton.	George N. Oill.	T. Wilson & Co.	J. & J. Bell.	R. Fowler. Grossiers.	R. Fowler. Finis.	A. Dobbie. Finis.	A. Dobbie. Grossiers.
Fonte.		cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
Ventelles	par lb.	....	....	....	....	....	....	3¼	2¾
Montants de cadres de vannes	id.	....	....	....	....	....	....	3¼	2¾
Bandes et entretois. de cadre de vanne.	id.	....	....	....	....	....	....	3⅓	2¾
Rouleaux au pd. des port. et encadrem.	id.	....	....	....	....	....	....	3	2¾
Appuis de portes et crapaudines	id.	....	....	....	....	....	....	2¾	2¾
Chasses supérieures des tig. de vannes.	id.	....	....	....	....	....	....	2¾	2¾
Pont, rouleaux et montures	id.	....	....	....	....	....	....	3¼	2¾
" tourillons et crapaudines	id.	....	....	....	....	....	....	2¾	2¾
" segments	id.	....	....	....	....	....	....	2¾	2¾
" semelles	id.	....	....	....	....	....	....	3	2¾
Armatures de balanciers	id.	3½	3⅞	3½	4¾	2½	3½	2¾	2¾
" de treuils	id.	....	....	....	....	....	....	4½	2¾
Tambours	id.	....	....	....	....	....	....	2¾	2¾
Roulettes de vannes de déversoir	id.	....	....	....	....	....	....	4⅛	2¾
Rouets de chaînes	id.	....	....	....	....	....	....	3¾	2¾
Montur. des roul. cond. dans les puits	id.	....	....	....	....	....	....	3½	2¾
Poteaux d'amarre	id.	....	....	....	....	....	....	3¾	2¾
Fer forgé.									
Gâches	par lb.	....	....	....	....	....	....	9⅜	....
Essieux de treuils	id.	....	....	....	....	....	....	8¾	....
Manivelles pour les vis de rappel	id.	....	....	....	....	....	....	12	....
Manivelles pour treuils	id.	....	....	....	....	....	....	10	....
Boulons pour les chasses	id.	7	4	7	10	6	....	10	....
Tambours, treuils, crampes, etc.	id.	....	....	....	....	....	....	10	....

(*Annexe* 27.—Suite.)

CANAL WELLAND.—*Suite.*

Fourniture de ferronnerie et d'articles de fonte.

Matériaux.		T. Middleton.	George N. Oill.	T. Wilson & Co.	J. & J. Bell.	R. Fowlie.		A. Dobbie.	
						Grossiers.	Finis.	Finis.	Grossiers.
Cuivre.		cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
Coussinets pour treuils	par lb.	....	....	....	....	....	....	35½	28
Rouleaux, etc.	id.	....	....	....	....	....	....	35½	28
Rondelles	id.	35	35	35	60	22	25	28	28
Matrices	id.	....	....	....	....	....	....	37	28
Ecrous	id.	....	....	....	....	....	....	37	28
Pièces de cuivre à gradins	id.	....	....	....	....	....	....	28	28
Plaq. de cuiv. sous les roul. des portes.	id.	....	....	....	....	....	....	32¾	28
Divers.									
Nouvelles vis, sans matrice	par lb.	15	5	15	13	....	12½	12	....
Renouveler le pas des vieilles vis	id.	5	2	5	5	1½	....	3	....
Coupillons de ventelles, en acier	id.	18	12	18	35	30c. or $3 pin and key.		17½	....

(*Annexe* 28.)

PORT DE PICKERING.

Travaux à faire au port de Pickering.

TABLE.

Description des travaux.	Fred. A. Munson.	John Harvey.	Pearce et Myers.	McLaren et Walker.	J. et T. Conlon.	David et John Row.	Kavanagh et O'Connor.	C. Robertson et Cie. (Trop tard.)	T. Bryce et frères. (Trop tard.)	Sullivan et Boyle. (Irrégulière.)
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Pièces pour les côtés et les bouts de caissons, 12 × 12 pc., par pd. lin.	0 17	0 17	0 24	0 16½	0 25	0 20	0 20	0 16	0 02	0 19
Entretoises et tirants longitudinaux, et poutres des caissons, aplanis, 10 × 12 à un bout et 12 × 12 à l'autre, par pd. lin.	0 16	0 16	0 22½	0 16	0 23	0 18	0 16	0 14	0 02	....
76 Superstructure, pin, 12 × 12 pc., par pd. lin.	0 18	0 21	0 27	0 19½	0 27	0 25	0 20	0 19	0 02	....
Entretoises et tirants longitudinaux, pin, aplanis, 10 × 12 à un bout et 12 × 12 à l'autre, par pd. lin.	0 16	0 18	0 22½	0 19	0 23	0 20	0 16	0 15½	0 02	....
Blocs sous les entretoises et tirants longitudinaux, 12 × 12 × 2 pc., pin, chacun	0 03	0 03	0 05	0 07½	0 04	0 06	0 04	0 06	0 03	....
Liens, 10 pc. × 4 pc., par pied lin.	0 05	0 06	0 10	0 13	0 10	0 08	0 10	0 06	0 01½	....
Poutrelles, pin, 10 pcs. × 5 pcs. (pout. du centre 10 pcs. × 10 pcs.)	0 10	0 14	0 16	....	0 15	0 14	0 16	0 10	0 01¾	....
Poteaux d'amarre, peinturés, mis en place, complets, chacun	10 00	12 00	8 00	13 00	15 00	12 00	4 00	15 00	7 75	....
Chevilles à fiches en fer forgé, par lb	0 03	0 06	0 06	0 05½	0 08	0 07	0 05	0 04	0 05¼	0 03
Clous à madriers pressés, par lb	0 04	0 07	0 06	0 08½	0 08	0 07	0 06	0 05½	0 05½	0 04
Empierrement des caissons et de la superstructure, par verge cube	0 75	0 90	0 95	1 15	1 00	1 35	0 75	0 90	0 80	0 75
Le dragage sera fait dans les endroits qui seront ci-après indiqués dans les devis, selon les instructions qui seront données plus tard, et par un dragueur capable d'enlever 50 verges cubes par heure dans un fond ordinaire, mesurées sur le chaland, servi par un remorqueur et deux chalands ; le tout complètement équippé, muni de combustible, et parfaitement en ordre sous tous les rapports. Le prix demandé couvre tous les frais de transport de l'outillage. Le département n'est responsable d'aucun dommage qui pourrait arriver à l'outillage, ni de sa perte, par incendie, tempête ou autrement. Prix par heure de travail réel	6 00	6 75	6 00	7 50	7 00	14 00	22 50	....	6 00	7 00

(*Annexe* 29.)

BAYFIELD, COMTÉ D'ANTIGONISH, N.-E.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante tous les ouvrages devant constituer les travaux projetés à Bayfield, comté d'Antigonish, N.-E., suivant les plans et devis qui l ont été montrés, et fournir tout l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme totale de ; se déclare prêt à passer un contrat d'entreprise; et offre comme cautions de sa fidèle exécution les deux personnes ci-après mentionnées.

A. McDonald	$3,980
J. W. McRensie	4,439
W. et G. Tory	4,497
D. Chisholm	4,499
A. McEachren	4,571
T. W. Figott	4,697
D. Gerrior	4,750
J. Chisholm	4,750
R. McDonald	4,893
Beaton et McDonald	4,945
S. McDonald	5,000
S. O'Donahue	5,580
C. McDonald	5,589
W. et E. Randall	6,500
Alex. McDonald	7,953
W. F. Barclay	8,900

(*Annexe* 30.)

BUREAU DE POSTE, ETC., WINDSOR, ONTARIO.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics d'exécuter les différents travaux de l'érection et de l'achèvement de l'édifice ci-dessus mentionné conformément aux plans et devis préparés d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux publics, et de fournir tout l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme ci-après mentionnée.

Soumission pour tous les travaux suivant les plans et tels que décrits dans le devis.

Wm. McEvela	$24,785
Samuel Adams	25,450
Wm. Toms	25,900
T. L. Fox	27,682
W. Ireland	30,575
Flory et Wattam	31,478
Réaume et Réaume	36,000
Dean frères	36,795

(*Annexe* 31.)

BUREAU DE POSTE, ETC., BRANTFORD, ONTARIO.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics d'exécuter les différents travaux de l'érection et de l'achèvement de l'édifice ci-dessus mentionné conformément aux plans et devis préparés d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux publics, et de fournir tout l'outillage et la main d'œuvre nécessaires, pour la somme ci-après mentionnée.

Soumission pour tous les travaux suivant les plans et tels que décrits dans le devis.

A. J. Brown	$16,985
J. Elliott	18,448
Wm. Watt	18,971
Jno. Heney	19,850
Dobbie et Grierson	20,050
Wm. Toms	20,779

(*Annexe* 32.)

SOURIS-EST, BAIE DE COLVILLE, ILE-DU-P.-E.

Brise-lames.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante tous les ouvrages nécessaires au brise-lames de Souris-Est, suivant les plan et devis qui l ont été montrés, et de fournir l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme totale de ; et il se déclare prêt à passer un contrat d'entreprise et offre comme cautions de sa fidèle exécution les deux personnes ci-après nommées.

S. Croucher	$19,900 00
M. O'Connor	22,600 00
James E. Poole	22,750 00
McDonald et Brown	23,335 00
Thomas Mullally	23,900 00
Thomas Murphy	23,900 00
Pierce Doyle	23,975 00
Wm. B. Killbride	24,400 00
Sinnott et Calighan	25,102 00
McDonald et Brown	25,335 00
Warren Taylor	28,700 00
MacDonald et Lyons	29,960 00
T. McMansus et fils	30,198 30
James Barclay	31,890 00
Thomas Kickham	40,000 00
Beaton et McDonald	42,873 00
Angus D. McDonald	43,550 00
Edward Mullally	43,775 00
Carroll et Beaton	45,000 00

(*Annexe* 33.)

DOUANE, SAINT-JEAN, N.B.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes d'exécuter tous les travaux que comportent l'érection et l'achèvement de l'édifice ci-dessus mentionné, conformément aux dessins portant les numéros de 1 à 18 inclusivement, et aux devis préparés d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux publics, ainsi qu'aux dessins de détails qui seront préparés dans le cours des travaux, pour les prix ci-après mentionnés.

—	Mooney et Sons.	Joseph H. Hayden.	Wm. McDonald.	Alex. McDermott.	Samuel McKean.	W. J. Wilson.	Williams et Anderson.	E. Millicken.	Prince et Flood.	J. H. Hutchison.	P. C. et T. P. Wand.
	$ cts.	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Soumission pour le tout, prix en bloc............	296,985 00	283,000	....	297,000	271,000	265,000	218,000	275,000	286,000	284,000	294,000
Ou soumissions partielles, comme suit :											
No. 1.—Excavation, maçonnerie, briquetage, plâtrage, couverture en ardoise et ouvrages en fer, pp. de 1 à 9, p. 15 et pp. de 21 à 24 du devis, inclusivement....... ...	230,000 79	....	....	....	....	....	177,000	....	....	227,000	224,000
No. 2.—Charpenterie et menuiserie, plomberie, peinturage et vitrerie, ferblanterie, couverture, et posage des conduits du gaz : pp. de 10 à 14, et de 16 à 20 du devis, inclusivement.......	....	....	39,874	....	....	....	41,000	....	....	....	... .

(*Annexe* 33.—Suite.)

DOUANE, SAINT-JEAN, N.B.—Soumission, etc.—*Suite.*

—	Beatty et Watters.	W. J. Beckett.	William Toms.	S. Adams.	J. Murphy.	J. Isbester.	Stuart et Atchison.	G. J. Grant.	Chapleau et DeBlois.	Arch. McKay.	Bourgoin et Lamontagne.
	$ cts.	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Soumission pour le tout, prix en bloc........	308,000 00	....	285,300	279,800	295,404	309,989	289,000	287,411 59	278,706	95,000	286,700
Ou soumissions partielles, comme suit :											
No. 1.—Excavation, maçonnerie, briquetage, plâtrage, couverture en ardoise et ouvrage en fer : pp. de 1 à 9, p. 15, et pp. 21 à 24 du devis, inclusivement......	....	....	227,190	224,629	230,000	....	227,000	241,639 00	....	....	....
No. 2.—Charpenterie et menuiserie, plomberie, peinturage et vitrerie, ferblanterie, couverture, et posage des conduits du gaz : pp. de 10 à 14, et de 16 à 20 du devis, inclusivement..	63,482 03	65,160	58,300	57,307	65,404	....	62,000	45,772 59	....	....	....

(*Annexe* 33.—Suite.)

DOUANE, SAINT-JEAN, N.-B.—Soumission, etc.—*Suite.*

	J. G. McDonald.	J. G. McDonald. (Soumission amendée, trop tard.)	R. J. Foxwell. (Irrégulière.)	R. J. Foxwell. (Irrégulière.)	A. Flaherty et Cie. (Irrégulière.)	J. Harris et Cie. (Irrégulière.)	G. Fleming et fils. (Irrégulière.)	G. Fleming et fils. (Irrégulière.)	Andrew Johnson. (Reçue trop tard.)	R. Welsh. (Reçue trop tard.)	Anonyme. (Irrégulière.)
	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Soumission pour le tout, prix en bloc	269,500	258,000	168,018	197,838	....	....	....	....	249,900	244,000	....
Ou soumissions partielles, comme suit:											
No. 1.—Excavation, maçonnerie, briquetage, plâtrage, couverture en ardoise et ouvrage en fer : pages de 1 à 9, p. 15, et pp. de 21 à 24 du devis, inclusivement	215,000	205,033	{ 141,038 26,980	141,038 56,800 }	49,800	38,000	39,000	30,000	210,000	194,000	....
No. 2.—Charpenterie et menuiserie, plomberie, peinturage et vitrerie, ferblanterie, couverture, et posage des conduits du gaz : pp. de 10 à 14, et de 16 à 20 du devis, inclusivement	54,500	52,967	....	....	....	....	2,280	....	39,900	50,000	2,364

(*Annexe* 34.)

FORT WELLINGTON, PRESCOTT, RÉPARATIONS, ETC.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes de faire tous les travaux de réparation nécessaires au fort Wellington, à Prescott, conformément aux plans, devis et conditions, préparés et établis d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux publics, pour la somme ou les sommes ci-après mentionnées.

Description des travaux.	D. J. Grant.	Samuel Adams.	F. Toms.	Wm. Ellis.	John Easton.	Wm. Moxley.	Wm. Noble.	Alf. Hough.	E. McGrary.	John Row.	Nisfield Ward.	Patrick Conlon.	Jas. Queen.	Jos. Steel.	T. B. Raycroft.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Soumission pour le tout....................	2,385 00	2,933 00	3,247 00	3,280 00	3,315 00	3,589 00	4,300 00	4,473 00	4,900 00	4,940 00	5,250 00	7,250 00	7,600 00	7,751 00	8,000 00
Prix additionnel par pied linéaire de revêtement s'il faut employer des pieus de cèdre neufs.	0 30	0 65	0 57	0 65	0 60	0 50	0 45	0 02½	0 20	0 50	0 75	0 45	0 05	0 50	0 04

(*Annexe* 35.)

BUREAU DE POSTE, ETC., FRÉDÉRICTON, N.-B.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics, de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante, tous les ouvrages de l'érection et l'achèvement de l'édifice ci-dessus, suivant les plans et le devis préparés d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux publics, et de fournir tout l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme ci-après mentionnée.

Soumission pour tous les travaux indiqués par les plans et décrits dans le devis.

Snow et Scowler	$16,814 00
Williams et Henderson	17,900 00
Thomas Currie	18,000 00
Johnston et Foxwell	18,092 00
Mooney et fils	18,289 00
McDonald et Armstrong	18,386 00
Robert McElving	18,467 00
Alex. McDermott	18,900 00
Wilson et Nason	19,000 00
G. J. Grant	19,200 00
George Crain	20,982 00
J. S. Miser et Cie	21,936 00
A. Limerick	25,700 00

(*Annexe* 36.)

HOTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA.

BUANDERIE ET RÉSIDENCE.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes de faire et exécuter tous les travaux de l'érection et l'achèvement d'une buanderie et résidence à l'hôtel du gouvernement à Ottawa, suivant le plan et le devis préparés d'après les instructions de l'honorable ministre des travaux publics, pour la somme ci-après mentionnée, et suivant la formule ordinaire des contrats d'entreprise.

Soumission en bloc pour le tout.

Thomas Condell	$1,925 00
John Low	2,005 00
Stewart et Aitchison	2,200 00
J. Cummins	2,223 00
John Saul	2,225 00
J. Mathews	2,263 00
R. Lester	2,300 00
J. S. O'Brien	2,300 00
M. Easdale	2,334 00
F. Fotheringham	2,390 00
D. H. Bradbury	2,390 67
J. Robertson	2,451 00
W. J. Beckett	2,460 00
Wm. Thornton	2,549 00
Thomas Keane	2,727 00
P. Lunny	2,995 00
G. Burns	3,165 85

(*Annexe* 37.)

CANAL LACHINE.

Travaux restant à faire à la section 9 de l'agrandissement du canal.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante tous les travaux non terminés de l'agrandissement de la partie du canal Lachine comprise dans la section 9, d'après les plans et devis exhibés, et de fournir tous les matériaux, l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour les prix mis en regard des différents items de la table suivante, et se déclare prêt à passer contrat pour la fidèle exécution de l'entreprise aux termes et conditions énoncés dans l'annonce en date du 13 août 1878; et offre comme cautions les deux personnes qui ont comme telles apposé leur signature à la présente soumission.

Les soumissionnaires devront se rappeler qu'il ne sera tenu compte d'aucune soumission qui ne sera accompagnée d'un chèque de deux mille ($2,000) piastres, accepté par une banque, lequel sera sujet aux conditions de l'annonce datée à Ottawa le 13 août 1878.

Nos. des items	Description.	Quantités approximatives.	J. Williamson.	Falardeau et McDonald.	J M. Shone.	Rodgers et Farrell.	Sullivan et Beemer.	D. O'Brien.	A. Charlebois.	E. H. Lemays.	Belden, Denison et Raynor.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Excavation de terre nécessitée par le nivellement du chemin de hâlage; creusage des fossés, et achèvement des talus actuels.	2,000 c. yds	0 25	0 35	0 45	0 30	0 25	0 40	0 33	0 38	0 90
2	Excavations dans la terre, y compris tous les déblais de l'élargissement et l'approfondissement du lit du canal au-dessous du niveau de l'eau, et la préparation de la fondation des murs latéraux, etc., (excepté le roc solide ou les pierres détachées, ou les cailloux d'un tiers de verge cube ou plus), le transport des déblais et leur dépôt dans les talus latéraux de la tranchée et ailleurs dans un rayon de 1,200 pds., y compris le creusage du fond et l'achèvement des côtés dans les endroits où										

	il ne reste que peu de chose à faire, ainsi que les travaux nécessaires pour porter les autres parties de la section à la profondeur projetée et les côtés à l'angle voulu, etc., selon le devis, par verge cube..........	6,000 vgs. c.	0 29	0 40	0 50	0 35	0 25	0 40	0 42	0 40	0 90
3	Excavation dans le roc solide (y compris les pierres détachées et les cailloux de plus d'un tiers de verge cube trouvés dans les autres excavations) au-dessus du niveau de l'eau et dans le lit du canal; transport et dépôt des déblais dans les talus latéraux de la tranchée et ailleurs, dans un rayon de 1,200 pieds; y compris le nivellement du fond et la formation des angles voulus dans les talus, le creusement du fond dans le vieux lit, l'achèvement des côtés, etc., selon le devis, par verge cube..........	120,000 vgs. c.	0 93	0 90	0 90	1 00	0 98	0 96	1 00	1 10	3 50
4	Murs de revêtement, en pierres sèches, dans les endroits voulus, selon le devis, par verge cube..........	6,200 vgs. c.	1 30	1 50	2 00	1 50	1 50	2 25	2 50	1 65	1 75
5	Fossés destinés à l'écoulement des eaux des fossés de l'arrière des jetées, complets conformément au devis, par pied linéaire..........	300 pd. lin.	0 50	0 25	1 20	0 30	0 50	1 25	0 45	0 75	....
6	Matériaux et main-d'œuvre de la construction de bâtardeaux dans le voisinage de l'écluse de prise d'eau et des déversoirs, de bonne heure en décembre 1878 (dans la première semaine après la fermeture des ventelles des portes d'écluse et des vannes des déversoirs); entretien des digues pendant l'hiver suivant et enlèvement de ces digues au printemps de 1879; somme totale..........	....	1,200 00	1,000 00	6,000 00	1,100 00	2,000 00	7,000 00	3,000 00	1,000 00	10,000 00

(*Annexe* 37.—Suite.)

CANAL LACHINE.—*Suite.*

Travaux restant à faire à la section 9 de l'agrandissement du canal.—Suite.

Nos. des items.	Description.	Quantités approximatives.	J. Williamson.	Falardeau et McDonald.	J. M. Shone.	Rodgers et Farrell.	Sullivan et Beemer.	D. O'Brien.	A. Charlebois.	E. H. Lemays.	Belden, Denison et Raynor.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
7	Matériaux et main-d'œuvre de la construction d'une digue secondaire destinée à recevoir les eaux qui pourront s'échapper de la digue principale; fourniture des pompes à vapeur et de l'outillage nécessaires pour l'enlèvement de l'eau qui pourra s'accumuler entre les deux digues, et son déversement dans le bassin en amont de l'écluse de prise d'eau, y compris l'enlèvement, l'entretien et le replacement des digues, ainsi que l'épuisement nécessaire à l'exécution et à l'achèvement des travaux d'agrandissement, selon le devis; somme totale..........	....	1,400 00	3,000 00	2,500 00	1,500 00	5,000 00	3,000 00	1,000 00	1,200 00	10,000 00
8	Matériaux, main-d'œuvre et construction de toutes les digues de la section; fourniture de pompes et de machines à vapeur sujettes à l'approbation de l'officier en exercice, pour l'enlèvement des eaux qui pourront s'accumuler dans la section et leur déversement dans la rivière Saint-Pierre. Cet item comprendra l'enlèvement de toutes les eaux de fuites, les eaux de surface et de sources, de la glace et de la neige, et tout ce qui sera nécessaire pour assécher le terrain des travaux. Les digues devront être faites et enlevées, replacées et enlevées de nouveau, et les pompes devront continuer à jouer tant										

qu'il sera nécessaire pour l'avancement et l'achèvement des travaux suivant le devis : somme totale..................	....	2,500 00	4,000 00	3,000 00	2,400 00	7,000 00	3,000 00	8,000 00	5,000 00	13,000 00
Soumission pour les travaux si les mois de mars et avril 1879, *et de mars et avril* 1880, *sont accordés pour leur achèvement.*										
9 Fourniture des matériaux et construction des bâtardeaux en février 1879, et leur enlèvement à la fin d'avril 1879 ; en outre, sous les autres rapports, voir l'item no. 6 : somme totale................	....	600 00	1,000 00	6,000 00	800 00	2,000 00	7,000 00	1,500 00	2,000 00	15,000 00
10 Construction des bâtardeaux en février 1880 et leur enlèvement en avril 1880 ; en outre sous les autres rapports, voir l'item no. 9 : somme totale.	....	600 00	1,000 00	2,000 00	800 00	2,000 00	3,000 00	1,500 00	2,000 00	13,000 00
11 Fourniture des matériaux et de la main-d'œuvre et construction d'une digue secondaire en février 1879, et son enlèvement à la fin d'avril 1879, y compris la fourniture des pompes à vapeur nécessaires, etc., etc,, tel que dans l'item no. 7 : somme totale.................	....	700 00	3,000 00	3,000 00	800 00	3,500 00	3,000 00	1,000 00	800 00	12,000 00
12 Construction d'une digue secondaire en février 1880 et son enlèvement à la fin d'avril 1880, y compris la fourniture des pompes à vapeur nécessaires, etc., tel que dans l'item no. 11: somme totale	....	700 00	3,000 00	5,000 00	800 00	3,500 00	7,000 00	1,000 00	800 00	13,000 00
13 Fourniture des matériaux, de la main-d'œuvre, et construction de toutes les digues de la section, de bonne heure en mars 1879, et enlèvement de ces digues à la fin d'avril 1879, y compris les machines à vapeur, les pompes, etc., tel que dans l'item no. 8 : somme totale	....	1,200 00	4,000 00	2,000 00	1,300 00	4,500 00	3,000 00	6,000 00	5,000 00	15,000 00
14 Construction de toutes les digues de la section, de bonne heure en mars 1880, et enlèvement de ces digues à la fin d'avril 1880, y compris la fourniture des machines à vapeur, des pompes, etc., tel que dans l'item no. 13 ci-dessus : somme totale.......	....	1,200 00	4,000 00	2,500 00	1,300 00	4,500 00	3,000 00	6,000 00	5,000 00	13,000 00

(*Annexe* 37.—Suite.)

CANAL LACHINE—*Suite.*

Travaux restant à faire sous la section 9 de l'agrandissement du canal.—Suite.

Nos. des items	Description.	Quantités approximatives.	J. Williamson.	Falardeau et McDonald.	J. M. Shone.	Rodgers et Farrell.	Sullivan et Beemer.	D. O'Brien.	A. Charlebois.	E. H. Lemays.	Belden, Denison et Raynor.
	Soumission pour les travaux, si les mois de mars et avril 1879, *et de mars et avril* 1880, *sont accordés pour leur achèvement.*—Suite.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
15	Excavation dans la terre, tel que dans l'item no. 1, par verge cube	2,000 vgs. c.	0 22	0 35	0 60	0 25	0 35	0 75	0 33	0 38	0 90
16	Excavation dans la terre, tel que dans l'item no. 2, par verge cube...............	6,000 vgs. c.	0 27	0 40	0 70	0 30	0 50	0 75	0 42	0 40	0 90
17	Excavation dans le roc solide, tel que dans l'item no. 3, par verge cube.........	120,000 vgs. c.	0 85	1 00	1 40	0 90	1 25	1 60	1 00	1 10	0 90
18	Murs de revêtements, en pierre sèche, tel que dans l'item no. 4, par verge cube..	62,000 vgs. c.	1 20	1 50	2 00	1 25	1 50	2 25	2 50	1 65	3 50
19	Fossés d'écoulement, tel que dans l'item no. 5, par pied cube........................	300 pd. lin.	0 40	0 25	1 25	0 20	0 75	1 50	0 40	0 75	1 75

SIGNATURE DES PARTIES CONTRACTANTES.	ETAT.	RÉSIDENCE.

(*Annexe* 38.)

TÉLÉGRAPHE—VICTORIA A NANAIMO.

No.	Noms des soumissionnaires.	Montant par mille pour la distribution, la coupe et la pose des poteaux.	Montant par mille pour la pose des supports, des isoloirs et des fils.	Montant total par mille.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Arthur Fenney	40 00	10 00	50 00
2	Morrow et Ross	23 00	6 00	29 00
3	D. F. Adams	1,429 00 Le tout.	1,821 00 Fil.	3,250 00
4	J. W. Carey	59 25	20 00	79 25
5	Wm. Tiernay	....	....	26 95
6	Wm. Hassard	15 00	....	....
7	S. T. Holbrook	30 00	15 00	45 00
8	O. J. McLellan	27 75	11 25	39 00
9	Wm. Ralph	28 50	6 00	34 50
10	Jos. Nicholson	....	....	47 50
11	Jane et McCord	60 00	45 00	105 00
12	Arthur, McGinn et Carter	82 50	33 00	115 50
13	McCartney et McMillan	20 00	6 00	26 00
14	James Orr	....	....	8,300 00
15	J. B. Leighton	65 00 per pole.	....	44 55
16	J. W. McKay	40 50	45 00	85 50

(*Annexe* 39.)

CANAL LACHINE—*Suite.*

Soumission pour la construction de la superstructure d'un pont à la rue Wellington, et d'un autre à la rue Mill, Montréal.

Le soussigné offre par les présentes au département des travaux publics de bien exécuter et terminer d'une façon satisfaisante tous les travaux de construction de la superstructure de deux ponts traversant le Canal Lachine, l'un à la rue Wellington, et l'autre à la rue Mill à Montréal, suivant les plans et les devis exhibés, et de fournir tous les matériaux, la main-d'œuvre et l'outillage nécessaires, aux taux et prix attachés aux différents items de la table suivante ; et se déclare prêt à passer contrat pour la fidèle exécution de l'entreprise suivant les conditions spécifiées dans le devis, et offre comme cautions les deux personnes ci-après mentionnées.

Nos. des items.	Description.		Quantités.		John McDougall.		W. P. Bartley et Cie.		McIntosh, Fils et Gordon.		E. E. Gilbert et Fils.	
			Pont de la rue Wellington.	Pont de la rue Mill.	Pont de la rue Wellington.	Pont de la rue Mill.	Pont de la rue Wellington.	Pont de la rue Mill.	Pont de la rue Wellington.	Pont de la rue Mill.	Pont de la rue Wellington.	Pont de la rue Mill.
	Ouvrages en fer.				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Barres cannelées, poutres en I, barres à liens et attaches, en fer forgé, y compris toutes les pièces au rivet, etc., préparées et posées, au complet	par lb.	42,000	50,000	0 06	0 06	0 05⅞	0 05⅞	0 15	0 15	0 06	0 06
2	Tirants en fer forgé (affiné au charbon), préparés et posés, au complet	id	4,000	4,200	0 06	0 06	0 08	0 08	0 10	0 10	0 07½	0 07½
3	Attaches des câbles de suspension, etc., en fer forgé, préparés et posés	id	1,800	1,800	0 10	0 10	0 15	0 15	0 75	0 75	0 20	0 20
4	Boulons à vis (employés ailleurs que dans les pièces ci-dessus mentionnées), tirants diagonaux et verticaux, en fer forgé, vis à bois, etc.	id	5,000	5,300	0 06	0 06	0 05½	0 05½	0 10	0 10	0 08	0 08
5	Coussinets des plateaux tourn'ts, en acier, finis et mis en place, au comp.	id	1,500	1,500	0 14	0 14	0 30	0 30	0 35	0 35	0 23	0 23
6	Câbles de suspension en fils d'acier, épissures, etc., au comp. et posées.	id	900	900	0 15	0 15	0 18	0 18	0 17½	0 17½	0 28	0 28

7	Tourillon, galets coniques, étoquiaux, voie, bloc prismatique, rondelles, semelles, et toutes les autres pièces en fonte, finies ou grossières, au complet, y compris les modifications des vieux modèles et la fabrication de nouveaux.................. id.	14,000	14,000	0 06½	0 06½	0 03⅞	0 03⅞	0 09¼	0 09¼	0 07	0 07
8	Clous pressés pour le tablier. .... id.	600	600	0 03	0 03	0 03¼	0 03¼	0 08	0 08	0 04	0 04
9	Pièces en cuivre ; finies........ .... id.	14	14	0 50	0 50	0 40	0 40	0 40	0 40	0 40	0 40
10	Tuyaux d'écoul. des eaux de surface, en fonte, préparés et posés....... chacun.	26	26	0 75	0 75	1 00	1 00	0 60	0 60	1 00	1 00
11	Couv. en zinc p. les cordes sup., etc ..p. pd. c.	430	460	0 10	0 10	0 07½	0 07½	0 65	0 65	0 35	0 35
12	Fil de support pour l'appareil de ferm. p pd. l.	150	170	0 15	0 15	0 05	0 05	0 10	0 10	0 15	0 15
	Bois, Etc.										
13	Madriers de chêne pour cordes, liens de charpente de suspension, gardefous, etc., finis et posés, au complet ....p. 1000 pds. M.P.	7,000	7,600	100 00	100 00	127 00	127 00	195 00	195 00	140 00	140 00
14	Madriers de pin, bois de charpente pour les liens et faux liens, poteaux, etc., finis et posés, au complet .... id.	3,800	5,000	50 00	50 00	52 50	52 50	65 00	65 00	50 00	50 00
15	Pièces de pin pour poutres des tabliers, préparées et posées............ id.	3,200	3,800	45 00	45 00	45 00	45 00	40 00	40 00	75 00	75 00
16	Madriers de pin, 2 pces. d'épaisseur pour le tablier inférieur........ id.	6,000	4,500	25 00	25 00	39 75	39 75	20 00	20 00	40 00	40 00
17	Madriers de chêne, 2 pouces d'épaisseur, pour le tablier supérieur..... id.	6,000	5,000	75 00	75 00	87 00	87 00	90 00	90 00	85 00	85 00
18	Pièces de chêne, pour les gardefous, finies et posées au complet.... id.	900	940	100 00	100 00	89 00	89 00	90 00	90 00	115 00	115 00
19	Impression et peinturage, à trois couches, de toute la boiserie et des ferrures des ponts selon le devis. Som. tot.	....	....	300 00	300 00	275 00	230 00	300 00	300 00	260 00	260 00
20	Echafauds, matériaux et érection des échafauds, et leur enlèvement aux temps mentionnés dans le devis... id.	....	....	600 00	600 00	495 00	295 00	600 00	600 00	150 00	150 00

N.B.—Tous les matériaux seront mesurés dans l'œuvre.

(*Annexe* 40.)

SOUMISSION POUR BOIS DE CHAUFFAGE.

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA.

Le soussigné offre par les présentes de fournir et livrer le bois de chauffage qui sera requis pour les édifices publics, pendant une, deux ou trois années consécutives, à compter du mois d'octobre 1379 (conformément à l'annonce publique demandant des soumissions, ainsi qu'aux devis et conditions), aux prix ci-dessous mentionnés, savoir :—

Noms des soumissionnaires.		Erable.	Bois mêlé : érable, hêtre et merisier.
		$ cts.	$ cts.
D. Doyal	Par corde de 128 pds. c.	4 25	3 75
G. B. Fisher	do	4 18	3 88
John Nicholson	do	4 25	4 00
Patrick Burns	do	4 25	4 00
George Edwards	do	4 56	4 26
G. W. McCullough	do	4 68	4 24
J. H. Kerr	do	4 75	4 25
John Burns	do	4 80	4 30
Randolph et Cie	do	4 75	4 35
F. J. White	do	4 90	4 25
W. et G. Stubbs	do	4 83	4 33
John Heney	do	4 60	4 50
D. Murphy	do	4 49	4 24
Coleman et Cie	do	5 15	4 35
Hugh Gillmor	do	5 25	5 00
Pierce Mansfield	do	4 90	4 50
W. Stubbs	do	5 00	4 35
J. Martin et Cie	do	5 00	4 75
S. J. Batson	do	4 75	4 65
C. F. Geleson	do	5 40	4 90
F. McKenna	do	4 85	4 43
P. McKenna	do	4 95	4 49
Spratt et O'Leary	do	4 70	4 55
John Bolrier	do	4 95	4 48
G. A. Harris	do	5 00	4 65
J. W. McRae et Cie	do	4 90	4 40
J. S. O'Brien	do	5 20	4 60
H. Simms	do	4 95	4 65
John O'Reilly	do	4 90	4 60

(*Annexe* 40—Suite.)

SOUMISSION POUR BOIS DE CHAUFFAGE.—*Suite.*

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA—*Suite.*

Noms des soumissionnaires.		Erable.	Bois mêlé : Erable, hêtre et merisier.
		$ cts.	$ cts.
L. McQuarrie	Par corde de 128 pds. c.	5 75	4 75
George Jackson	do	4 00	5 25
H. Harris	do	5 25	4 75
Neville et Finn	do	4 90	4 60

Soumissions reçues après 3 heures p.m. le 15 :—

F. Sparks, 1re année	$4 50
id 2e "	4 75
id 3e "	5 00
C. E. Wolf, un ou trois ans	4 80

NOTE.—Paiements mensuels pour le bois livré, moins dix pour cent, jusqu'à ce que la retenue s'élève à deux cents piastres, cette dernière ne devant être payée qu'à l'expiration du contrat.

ANNEXE 41.—Soumission pour les travaux du chemin de fer du Pacifique—

Quantités approximatives.		Description des travaux.	Marks et Conmee. *1re colonne. Taux.	Montant.	†2me colonne. Taux.	Montant.
			$ cts.	$	$ cts.	$
470	Acres.	Déblai.......... par acre.	21 00	9,870	22 00	10,340
110	do	Abattage à fleur de terre.......... do	33 00	3,630	35 00	3,850
80	do	Déracinement.......... do	68 00	5,440	70 00	5,600
30	do	Plateforme en bois de grume trav. les fondrières, moy. de 16 pcs. de prof. recouverte de broussailles. do	175 00	5,250	180 00	5,400
41,000	Pds. lin.	Clôturage.......... par 100 pds. lin.	0 01	410	0 01	410
245,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide .. ...p. vg. c.	1 50	367,500	1 55	379,750
97,000	do	do dans le roc détaché..... do	0 90	87,300	0 95	92,150
4,830,000	do	Excavation dans la terre (y compris les emprunts).......... do	0 25	1,207,500	0 26	1,255,800
210,000	do	Emprunts de terre et charriage de 1 mille à $1\frac{3}{4}$ mille. (Voir l'art. 20 du mémoire.).......... do	0 10	21,000	0 10	21,000
3,000	do	Fossés d'égouttement au-delà des limites de la voie ferrée.......... do	0 25	750	0 26	780
2,400	Pds. lin.	Egoûts souterrains..........par 100 pds. lin.	0 33	792	0 35	840
1,100	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts..........p. vg. c.	8 00	8,800	9 00	9,900
600	do	id ponceaux .... do	4 00	2,400	4 50	2,700
60	do	Pavage.......... do	4 00	240	4 50	270
300	do	Béton.......... do	1 00	300	1 00	300
22,000	do	Caissons pour culées et piliers de ponts.......... do	3 00	66,000	3 50	77,000
4,400	do	Maçonnerie en pierres perdues...... do	2 00	8,800	2 50	11,000
520	Pds. lin.	Tuyaux de fonte, 3 pds. diam. à l'int. 1 pce. d'ép., posés dans le béton. p. pd. l.	3 50	1,820	4 00	2,080
3	Arches.	Superstructure de ponts, pièces de bois, 100 pds. d'ouverture..........p. arche.	3,600 00	10,800	3,700 00	11,100
8	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 80 pds. d'ouverture.......... do	3,000 00	24,000	3,200 00	25,600
14	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 40 pds. d'ouverture.......... do	1,000 00	14,000	1,200 00	16,800
18,500	Pds. lin.	Pilotis de 12 × 12 pouces.......... p. pd. l.	0 24	4,440	0 25	4,625
		Bois équarri pour estacades, ponceaux, ponts, etc.				
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc ....p. pd. l.	0 38	5,320	0 40	5,600
700	do	16 × 10 do do .... do	0 35	245	0 38	266
400	do	14 × 12 do do .... do	0 35	140	0 38	152
100,000	do	12 × 12 do do ou ép. rge. do	0 34	34,000	0 35	35,000
12,000	do	12 × 9 do do do .. do	0 29	3,480	0 30	3,600
300	do	12 × 8 do do do .. do	0 28	84	0 29	87
1,700	do	12 × 4 do do do .. do	0 23	391	0 24	408
48,000	do	9 × 8 do do do .. do	0 20	9,600	0 21	10,080
34,000	do	9 × 6 do do do .. do	0 20	6,800	0 21	7,140
6,500	do	9 × 4 do do do .. do	0 16	1,040	0 17	1,105
300	do	8 × 6 do do do .. do	0 16	48	0 17	51
4,400	do	Bois de 8 pouces, aplani.......... do	0 18	792	0 20	880
54,000	P. M. P.	Madriers de pin ou d'épin. rouge.. pr. M.	28 00	1,512	30 00	1,620
1,000	do	do bois dur.......... do	30 00	30	31 00	31
60,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc.......... pr. lb.	0 08	4,800	0 08	4,800
12,200	do	Fonte.......... do	0 08	976	0 08	976
300,000	No.	Traverses.......... chaque.	0 25	75,000	0 25	75,000
12,200	Ton'x.	Transport de rails et accessoires—moyenne 172 milles.......... pr. ton.	2 00	24,400	2 00	24,400
125	Milles.	Pose de la voie..........pr. mile.	275 00	34,375	300 00	37,500
437,500	Vgs. c.	Ballastage.......... p. vg. c.	0 34	148,750	0 35	153,125
36	Jeux.	Aiguilles et croisements.......... par jeu.	29 00	1,044	30 00	1,080
		Total..........	....	2,256,369	....	2,300,196

*Devra être terminé le 1er juil 1883, et prêt au passage des trains d'un bout à l'autre le 1er juil. 1882.
† id 1882, id id 1881.

dien du Pacifique—De la Rivière des Anglais à la rivière à l'Aigle, 118 milles.

Charlebois et Shanly.				Andrews, Jones et Cie.			
1re colonne.		2me colonne.		1re colonne.		2me colonne.	
Taux	Montant.	Taux.	Montant	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
30 00	14,100	33 00	15,510	....	....	22 00	10,340
32 00	3,520	33 20	3,652	....	....	50 00	5,550
65 00	5,200	71 50	5,720	....	....	70 00	5,600
275 00	8,250	300 00	9,000	....	....	2,100 00	63,000
0 07	2,870	0 08¼	3,382	....	....	0 07	2,870
1 65	404,250	1 81½	444,675	....	....	1 40	343,000
0 60	58,200	0 66	64,020	....	....	0 75	72,750
0 23	1,100,900	0 25⅝	1,225,612½	....	....	0 23	1,110,900
0 25	52,500	0 26½	55,650	....	....	0 37	77,700
0 30	900	0 33	990	....	....	0 25	750
0 50	1,200	0 55	1,320	....	....	0 60	1,440
14 00	15,400	15 40	16,940	....	....	11 00	12,100
7 50	4,500	8 25	4,950	....	....	8 00	4,800
2 50	150	2 75	165	....	....	8 00	480
6 50	1,950	7 15	2,145	....	....	8 00	2,400
5 00	110,000	5 50	121,000	....	....	3 00	66,000
3 00	13,200	3 30	14,520	....	....	2 50	11,000
11 00	5,720	12 10	6,292	....	....	28 00	14,560
4,000 00	12,000	4,400 00	13,200	....	....	3,000 00	9,000
3,000 00	24,000	3,300 00	26,400	....	....	2,200 00	17,600
800 00	11,200	880 00	12,320	....	....	1,000 00	14,000
0 30	5,550	0 33	6,105	....	....	0 30	5,550
0 30	4,200	0 33	4,620	....	....	0 36	5,040
0 30	210	0 33	231	....	....	0 36	252
0 28	112	0 31	124	....	....	0 36	144
0 24	24,000	0 26½	26,500	....	....	0 30	30,000
0 24	2,880	0 26½	3,180	....	....	0 30	3,600
0 22	66	0 24¼	72¾	....	....	0 30	90
0 18	306	0 20½	340	....	....	0 30	510
0 15	7,200	0 17½	8,400	....	....	0 15	7,200
0 12	4,080	0 13¼	4,505	....	....	0 15	5,100
0 12	780	0 13¼	861¼	....	....	0 15	975
0 10	30	0 11	33	....	....	0 15	45
0 10	440	0 11	484	....	....	0 12	528
15 00	8,100	16 50	5,910	....	....	22 00	1,188
25 00	25	27 50	27½	....	....	40 00	40
0 10	6,000	11 00	6,600	....	....	0 09	5,400
0 10	1,220	0 11	1,342	....	....	0 09	1,098
0 30	90,000	0 33	99,000	....	....	0 22	66,000
3 40	41,480	3 74	45,628	....	....	5 00	61,000
225 00	28,125	247 50	30,937½	....	....	290 00	36,250
0 28	122,500	0 31	135,625	....	....	0 37	161,875
10 00	360	11 00	396	....	....	50 00	1,800
....	2,207,674	....	2,431,386	....	....	....	2,239,525

ANNEXE No. 41—*Suite.*—Soumission pour les travaux sur le chemin de fer Cana-

Quantités approximatives.		Description des travaux.	Denis O'Brien. 1re colonne. Taux.	Denis O'Brien. 1re colonne. Montant.	2me colonne. Taux.	2me colonne. Montant.
			$ cts.	$	$ cts.	$
470	Acres.	Déblai .... pr. acre.	50 00	23,500	....	
110	do	Abattage à fleur de terre........ do	50 00	5,500	....	
80	do	Déracinement .... do	100 00	8,000	....	
30	do	Plateforme en bois de grume trav. les fondrières, moy. de 16 pcs. de prof. recouverte de broussailles do	2,250 00	67,500	....	
41,000	Pds. lin.	Clôturage .... pr. pd. l.	0 10	4,100	....	
245,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide .....pr. vg. c.	1 60	392,000	....	
97,000	do	do détaché..... do	0 50	48,500	....	
4,830,000	do	do la terre y comp. les emprunts... do	0 25	1,207,500	....	
210,000	do	Emprunt de terres et charriage de 1 mille à 1¾ mille. (Voir l'art. 20 du mémoire) .... do	0 40	84,000	....	
3,000	do	Fossés d'égouttement au-delà des limites de la voie ferrée........ do	0 30	900	....	
2,400	Pds. lin.	Egoûts souterrains........ pr. pd. l.	1 50	3,600	....	
1,100	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts ....pr. vg. c.	12 00	13,200	....	
600	do	Maçonnerie de ponceaux........ do	12 00	7,200	....	
60	do	Pavage........ do	3 00	180	....	
300	do	Béton........ do	7 00	2,100	....	
22,000	do	Caissons pour culées et piliers de ponts........ do	2 50	55,000	....	
4,400	do	Maçonnerie en pierres perdues.. ... do	1 00	4,400	....	
520	Pds. lin.	Tuyaux de fonte. 3 pds de diam. à l'int. 1 pc. d'ép. pos. d. le bét. pr. pd. l.	8 00	4,160	....	
3	Arches.	Superstructure de ponts, pièces de bois, 100 pieds d'ouverture........p. arche.	7,000 00	21,000	....	
8	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 80 pieds d'ouverture........ do	5,000 00	40,000	....	Ajoutez 5 pour cent.
14	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 40 pieds d'ouverture........ do	2,000 00	28,000	....	
18,500	Pds. lin.	Pilotis enfoncés, 12 x 12 pcs........pr. pd. l.	0 40	7,400	....	
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.				
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc........ pr. pd. l.	0 40	5,600	....	
700	do	16 × 10 do do .... do	0 40	280	....	
400	do	14 × 12 do do .... do	0 40	160	....	
100,000	do	12 × 12 do do ou épin. r.. do	0 25	25,000	....	
12,000	do	12 × 9 do do do .... do	0 25	3,000	....	
300	do	12 × 8 do do do .... do	0 25	75	....	
1,700	do	12 × 4 do do do .... do	0 20	340	....	
48,000	do	9 × 8 do do do .... do	0 20	9,600	....	
34,000	do	9 × 6 do do do .... do	0 20	6,800	....	
6,500	do	9 × 4 do do do .... do	5 10	650	....	
300	do	8 × 6 do do do .... do	0 10	30	....	
4,400	do	Bois de 8 pouces, aplani........ do	0 10	440	....	
54,000	P. M. P.	Madriers de pin ou d'épin. rouge... pr. M.	25 00	1,350	....	
1,000	do	do bois dur........ do	40 00	40	....	
60,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc........ pr. lb.	0 10	6,000	....	
12,200	do	Fonte .... do	0 07	854	....	
300,000	No.	Traverses........ pr. tie.	0 25	75,000	....	
12,200	Tons.	Transport de rails et accessoires—moyenne, 172 milles........ pr. ton.	1 00	12,200	....	
125	Milles.	Pose de la voie........pr. mille.	200 00	25,000	....	
437,500	Vgs. c.	Ballastage........pr. vg. c.	0 25	109,375	....	
36	Jeux.	Aiguilles et croisements........ pr. set.	20 00	720	....	
		Total........	....	2,310,754	....	2,426,291

dien du Pacifique,—de la rivière des Anglais à la rivière à l'Aigle, 118 miles—*Suite.*

Wardrop et Ross.				J. R. Macdonell.			
1re colonne.		2me colonne.		1re colonne.		2me colonne.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
15 00	7,050	....		20 00	9,400	20 00	9,400
15 00	1,650	....		20 00	2,200	20 00	2,200
100 00	8,000	....		40 00	3,200	40 00	3,200
1,000 00	30,000	....		1,500 00	45,000	1,500 00	45,000
0 03	1,230	....		0 06	2,460	0 06	2,460
1 25	306,250	....		1 70	416,500	1 80	441,000
0 50	48,500	....		0 90	87,300	0 90	87,300
0 28	1,352,400	....		0 26	1,255,800	0 28	1,352,400
0 28	58,800	....		0 30	63,000	0 32	67,200
0 20	600	....		0 26	780	0 26	780
0 30	720	....		0 28	672	0 28	672
10 00	11,000	....		12 00	13,200	12 00	13,200
6 00	3,600	....		10 00	6,000	10 00	6,000
3 00	180	....		10 00	600	10 00	600
7 00	2,100	....		8 00	2,400	8 00	2,400
4 00	88,000	....		2 75	60,500	3 00	66,000
2 00	8,800	....		2 00	8,800	2 00	8,800
14 00	7,280	....		25 00	13,000	25 00	13,000
3,500 00	10,500	....	Ajoutez 5 pour cent.	3,500 00	10,500	4,000 00	12,000
2,400 00	19,200	....		2,500 00	20,000	3,000 00	24,000
560 00	7,840	....		1,000 00	14,000	1,000 00	14,000
0 40	7,400	....		0 30	5,550	0 30	5,550
0 45	6,300	....		0 38	5,320	0 40	5,600
0 40	280	....		0 38	266	0 40	280
0 45	180	....		0 38	152	0 40	160
0 30	30,000	....		0 32	32,000	0 35	35,000
0 30	3,600	....		0 30	3,600	0 35	4,200
0 24	72	....		0 28	84	0 30	90
0 12	204	....		0 18	306	0 20	340
0 18	8,640	....		0 20	9,600	0 22	10,560
0 12	4,080	....		0 20	6,800	0 22	7,480
0 10	650	....		0 16	1,040	0 18	1,170
0 12	36	....		0 16	48	0 18	54
0 10	440	....		0 15	660	0 18	792
30 00	1,620	....		25 00	1,350	30 00	1,620
30 00	30	....		45 00	45	45 00	45
7 00	4,200	....		0 09	5,400	0 10	6,000
6 00	732	....		0 07	854	0 08	976
0 25	75,000	....		0 25	75,000	0 28	84,000
1 70	20,740	....		2 00	24,400	2 00	24,400
350 00	43,750	....		175 00	21,875	175 00	21,875
0 25	153,125	....		0 28	122,500	0 28	122,500
20 00	720	....		40 00	1,440	40 00	1,440
....	2,334,499	....	2,440,724	....	2,353,602	....	2,505,744

ANNEXE No. 41—*Suite*—Soumission pour les travaux sur le chemin de fer Cana-

Quantités approximatives.		Description des travaux.	James Goodwin et Cie. 1re colonne. Taux.	James Goodwin et Cie. 1re colonne. Montant.	James Goodwin et Cie. 2me colonne. Taux.	James Goodwin et Cie. 2me colonne. Montant.
			$ cts.	$	$ cts.	$
470	Acres.	Déblai .... pr. acre.	25 00	11,750	25 00	11,750
110	do	Abattage à fleur de terre .... do	30 00	3,300	30 00	3,300
80	do	Déracinement .... do	75 00	6,000	75 00	6,000
30	do	Plateforme de bois en grume trav. les fondrières, moy. de 16 pds. de prof. recouverte de broussailles. do	1,000 00	30,000	1,200 00	36,000
41,000	Pds lin.	Clôturage ....p. pd. l.	0 06	2,460	0 06	2,460
245,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide ....p. vg. c.	1 80	441,000	2 00	490,000
97,000	do	do do détaché.... do	0 80	77,600	0 80	77,600
4,830,000	do	do dans la terre (y compris les emprunts........................ do	0 25	1,207,500	0 27	1,304,100
210,000	do	Emprunt de terre et charriage de 1 mille à $1\frac{3}{4}$ mille. (Voir l'art. 20 du mémoire........................ do	0 35	73,500	0 35	73,500
3,000	do	Fossés d'égouttement au-delà des limites de la voie ferrée.......... do	0 27	810	0 27	810
2,400	Pds. lin.	Egoûts souterrains ....p. pd. l.	0 12	288	0 12	288
1,100	Vgs. c.	Maçonnerie des ponts ....p. vg. c.	13 00	14,300	15 00	16,500
600	do	Maçonnerie de ponceaux.............. do	10 00	6,000	10 00	6,000
60	do	Pavage .... do	8 00	480	8 00	480
300	do	Béton .... do	7 00	2,100	7 00	2,100
22,000	do	Caissons pour culées et piliers de pont.................................. do	3 75	82,500	4 00	88,000
4,400	do	Maçonnerie en pierres perdues..... do	2 50	11,000	2 50	11,000
520	Pds. lin.	Tuyaux de fonte, 3 pds. de diam. à l'int., 1 pc. d'ép., pos. d. le béton..p. pd. l.	20 00	10,400	27 00	14,040
3	Arches.	Superstructure de ponts, pièces de bois, 100 pieds d'ouverture.......p. arche	4,000 00	12,000	4,000 00	12,000
8	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 80 pieds d'ouverture.......... do	2,800 00	22,400	2,800 00	22,400
14	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 40 pieds d'ouverture .... do	1,000 00	14,000	1,000 00	14,000
18,500	Pds. lin.	Pilotis enfoncés, 22 x 12.. ....p. pd. l.	0 30	5,550	0 33	6,105
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.				
14,000	do	16 × 12 pcs., pin blanc................p. pd. l.	0 50	7,000	0 60	8,400
700	do	16 × 10 do do .... do	0 50	350	0 58	406
400	do	14 × 12 do do .... do	0 48	192	0 57	228
100,000	do	12 × 12 do do ou épin. rouge do	0 34	34,000	0 36	36,000
12,000	do	12 × 9 do do do do	0 33	3,960	0 34	4,080
300	do	12 × 8 do do do do	0 33	99	0 33	99
1,700	do	13 × 4 do do do do	0 20	340	0 20	340
48,000	do	9 × 8 do do do do	0 20	9,600	0 21	10,080
34,000	do	9 × 6 do do do do	0 20	6,800	0 20	6,800
6,500	do	9 × 4 do do do do	0 16	1,040	0 16	1,040
300	do	8 × 6 do do do do	0 20	60	0 20	60
4,400	do	Bois de 8 pouces aplani do do	0 20	880	0 20	880
54,000	P. M. P.	Madriers de pin ou d'épin. rouge.. p. mille	30 00	1,620	30 00	1,620
1,000	do	Madriers de bois dur .... do	40 00	40	40 00	40
60,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc .... p. lb.	0 10	6,000	0 10	6,000
12,200	do	Fonte .... do	0 08	976	0 08	976
300,000	No.	Traverses .... chaque.	0 25	75,000	0 26	78,000
12,200	Ton'x.	Transport de rails et accessoires—moyenne, 172 milles................ p. ton.	2 50	30,500	2 50	30,500
125	Miles.	Pose de la voie...................................p. mille.	270 00	33,750	270 00	33,750
437,500	Vgs. c.	Ballastage ....p. vg. c.	0 34	148,750	0 35	153,125
36	Jeux.	Aiguilles et croisements......pos. de ch. jeu.	40 00	1,440	40 00	1,440
		Total...	....	2,397,335	....	2,573,297

dien du Pacifique—De la Rivière des Anglais à la Rivière à l'Aigle, 118 milles—*Suite.*

A. Laberge et Cie.				R. H. McGreevey.			
1re colonne.		2me colonne.		1re colonne.		2me colonne.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cs.	$
20 00	9,400	....	Ajoutez 5 p.c. à $2,398,215 si l'entreprise est terminée en 1881.	30 00	14,100	....	Ajoutez 15 p. c.—$361,878.
50 00	5,500	....		30 00	3,300	....	
70 00	5,600	....		150 00	12,000	....	
1,000 00	30,000	....		600 00	18,000	....	
0 05	2,050	....		0 10	4,100	....	
1 60	392,000	....		1 70	416,500	....	
0 60	58,200	....		0 75	72,750	....	
0 27	1,304,100	....		0 27	1,304,100	....	
0 30	42,000	....		0 40	84,000	....	
0 25	750	....		0 20	600	....	
0 30	720	....		0 50	1,200	....	
18 00	19,800	....		14 00	15,400	....	
....	6,000	....		8 00	4,800	....	
5 00	300	....		3 00	180	....	
6 00	1,800	....		8 00	2,400	....	
5 00	110,000	....		4 00	88,000	....	
2 00	8,800	....		3 00	13,200	....	
12 00	6,240	....		32 00	16,640	....	
4,000 00	12,000	....		2,500 00	7,500	....	
3,000 00	24,000	....		1,800 00	14,400	....	
1,500 00	21,000	....		750 00	10,500	....	
0 50	9,250	....		0 60	11,100	....	
0 50	7,000	....		0 30	4,200	....	
0 50	350	....		0 30	210	....	
0 50	200	....		0 25	100	....	
0 30	30,000	....		0 25	25,000	....	
0 35	4,200	....		0 20	2,400	....	
0 30	90	....		0 15	45	....	
0 20	340	....		0 10	170	....	
0 20	9,600	....		0 15	7,200	....	
0 20	6,800	....		0 10	3,400	....	
0 20	1,300	....		0 07	455	....	
0 15	45	....		0 10	30	....	
0 15	660	....		0 05	220	....	
30 00	1,620	....		60 00	3,240	....	
100 00	100	....		100 00	100	....	
0 12	7,200	....		0 10	6,000	....	
0 10	1,220	....		0 05	610	....	
0 20	60,000	....		0 20	60,000	....	
2 00	24,400	....		3 00	36,600	....	
250 00	31,250	....		300 00	37,500	....	
0 30	131,250	....		0 25	109,375	....	
30 00	1,080	....		25 00	900	....	
....	2,398,215	....	....	....	2,412,520	....	....

ANNEXE No. 41—*Suite*—Soumissions pour travaux sur le chemin de fer Cana-

Quantités approximatives.		Description des travaux.	Hunter, Murray et Booth.			
			1re colonne.		2me colonne.	
			Taux	Montant.	Taux.	Montant.
			$ cts.	$	$ cts	$
470	Acres.	Déblai .... pr. acre.	....	....	25 00	11,750
110	do	Abattage à fleur de terre........ do	....	....	15 00	1,650
80	do	Déracinement........ do	....	....	80 00	6,400
30	do	Plateforme en bois de grume trav. les fondrières, moy. de 16 pcs de prof. recouverte de broussailles. do	....	....	1,200 00	36,000
41,000	Pds. lin.	Clôturage .... p. pd. l.	....	....	0 15	6,150
245,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide ......p. vg. c.	....	....	1 75	428,750
97,000	do	do do détaché ... do	....	....	0 80	77,600
4,830,000	do	do dans la terre (y compris les emprunts)........ do	....	....	0 26	1,258,000
210,000	do	Emprunts de terres et charriage de 1 mille à 1¾ mille. (Voir l'art. 20 du mémoire) .... do	....	....	0 50	105,000
3,000	do	Fossés d'égouttement au-delà des limites de la voie ferrée........ do	....	....	0 50	1,500
2,400	Pds. lin.	Egoûts souterrains .... p. pd. l.	....	....	1 50	3,600
1,100	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts........ p. vg. c.	....	....	8 00	8,800
600	do	do ponceaux .... do	....	....	8 00	4,800
60	do	Pavage .... do	....	....	6 00	360
300	do	Béton .... do	....	....	6 00	1,800
22,000	do	Caissons pour culées et piliers de ponts........ do	....	....	4 00	88,000
4,400	do	Maçonnerie en pierres perdues...... do	....	....	3 00	13,200
520	Pds. lin.	Tuyaux de fonte, 3 pds. diam. à l'int. 1 pce. d'ép., posés dans le béton. p. pd. l.	....	....	40 00	20,800
3	Arches.	Superstructure de ponts, pièces de bois, 100 pds. d'ouverture........p. arche.	....	....	4,500 00	13,500
8	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 80 pds. d'ouverture........ do	....	....	3,200 00	25,600
14	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 40 pds. d'ouverture........ do	....	....	1,200 00	16,800
18,500	Pds. lin.	Pilotés de 12 × 12 pouces........ p. pd. l.	....	....	0 45	8,325
		Bois équarri pour chevalets, ponceaux, ponts, etc.				
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc ....p. pd. l.	....	....	0 50	7,000
700	do	16 × 10 do do .... do	....	....	0 50	350
400	do	14 × 12 do do .... do	....	....	0 40	160
100,000	do	12 × 12 do do ou ép. rge. do	....	....	0 30	3,000
12,000	do	12 × 9 do do do .. do	....	....	0 30	3,600
300	do	12 × 8 do do do .. do	....	....	0 30	90
1,700	do	12 × 4 do do do .. do	....	....	0 25	425
48,000	do	9 × 8 do do do .. do	....	....	0 25	1,200
34,000	do	9 × 6 do do do .. do	....	....	0 25	8,500
6,500	do	9 × 4 do do do .. do	....	....	0 25	1,625
300	do	8 × 6 do do do .. do	....	....	0 25	75
4,400	do	Bois de 8 pouces, aplani........ do	....	....	0 20	880
54,000	P. M. P.	Madriers de pin ou d'épin. rouge.. pr. M.	....	....	35 00	1,890
1,000	do	do bois dur........ do	....	....	60 00	60
60,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc........ pr. lb.	....	....	0 10	6,000
12,200	do	Fonte........ do	....	....	0 10	1,220
300,000	No.	Traverses .... chaque.	....	....	0 25	75,000
12,200	Ton'x.	Transport de rails et accessoires—moyenne 172 milles .... pr. ton.	....	....	3 00	36,600
125	Milles.	Pose de la voie........pr. mile.	....	....	225 00	28,125
437,500	Vgs. c.	Ballastage........ p. vg. c.	....	....	0 40	175,000
36	Jeux.	Aiguilles et croisements........ par jeu.	....	....	50 00	1,800
		Total........	....	....	....	2,490,980

dien du Pac fique—De la Rivière des Anglais à la Rivière à l'Aigle, 118 milles—*Suite*.

Manning, McDonell et Cie.				Purcell, Ginty et Ryan.			
1re colonne.		2me colonne.		1re colonne.		2me colonne.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts.	$	$ cts	$	$ cts.	$	$ cts.	$
20 00	9,400	0 22	10,340	25 00	11,750	25 00	11,750
20 00	2,200	0 22	2,420	20 00	2,200	20 00	2,200
50 00	4,000	0 55	4,400	120 00	9,600	120 00	9,600
1,700 00	51,000	2,000 00	60,000	500 00	15,000	600 00	18,000
0 06	2,460	0 06	2,460	0 04	1,640	0 04	1,640
1 75	428,750	2 00	490,000	1 65	404,250	1 75	428,750
0 90	87,300	1 00	97,000	0 90	87,300	0 90	87,300
0 28	1,352,400	0 30	1,449,000	0 28	1,352,400	0 29	1,400,700
0 30	63,000	0 33	69,300	0 40	84,000	0 40	84,000
0 25	750	0 25	750	0 40	1,200	0 40	1,200
0 30	720	0 33	792	0 30	720	0 30	720
12 00	13,200	14 00	15,400	9 00	9,900	9 00	9,900
8 00	4,800	10 00	6,000	7 00	4,200	7 00	4,200
12 00	720	14 00	840	2 00	120	2 00	120
8 00	2,400	10 00	3,000	4 00	1,200	4 00	1,200
3 00	66,000	3 50	77,000	3 50	77,000	3 50	77,000
1 50	6,600	2 00	8,800	2 50	11,000	2 50	11,000
35 00	18,200	35 00	18,200	15 00	7,800	15 00	7,800
4,000 00	12,000	4,000 00	12,000	3,500 00	10,500	3,500 00	10,500
2,500 00	20,000	2,500 00	20,000	2,500 00	20,000	2,500 00	20,000
1,000 00	14,000	1,000 00	14,000	1,200 00	16,800	1,200 00	16,800
0 30	5,550	0 33	6,105	0 35	6,475	0 35	6,475
0 40	5,600	0 42	588	0 50	7,000	0 50	7,000
0 40	280	0 42	274	0 40	280	0 40	280
0 40	160	0 42	168	0 40	160	0 40	160
0 27	27,000	0 30	30,000	0 37	37,000	0 37	37,000
0 27	3,240	0 30	3,600	0 30	3,600	0 30	3,600
0 27	81	0 30	90	0 30	90	0 30	90
0 20	340	0 24	408	0 18	306	0 18	306
0 18	8,640	0 20	9,600	0 20	9,600	0 20	9,600
0 16	5,440	0 18	6,120	0 18	6,120	0 18	6,120
0 12	780	0 12	780	0 15	975	0 15	975
0 18	54	0 20	60	0 15	45	0 15	45
0 18	792	0 20	880	0 18	792	0 18	792
25 00	1,350	30 00	1,620	25 00	1,350	25 00	1,350
50 00	50	35 00	55	40 00	40	40 00	40
0 10	6,000	0 12	7,200	0 10	6,000	0 10	6,000
0 08	976	0 10	220	0 10	1,220	0 10	1,220
0 28	84,000	0 30	91,000	0 30	90,000	0 30	90,000
3 00	36,600	3 50	42,700	1 25	15,250	1 25	15,250
200 00	25,000	200 00	25,000	300 00	37,500	300 00	37,500
0 30	131,250	0 30	131,250	0 40	175,000	0 40	175,000
40 00	1,440	40 00	1,440	40 00	1,440	40 00	1,440
....	2,504,523	....	2,726,172	....	2,528,843	....	2,604,643

Annexe No. 41—*Suite.*—Soumissions pour travaux sur le chemin de fer Cana-

Quantités approximatives.		Description des travaux.	Macdonald et Falardeau.			
			1re colonne.		2me colonne.	
			Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
			$ cts.	$	$ cts.	$
470	Acres.	Déblai ....par acre	20 00	9,400	20 00	9,400
110	do	Abattage à fleur de terre.............. do	30 00	3,300	30 00	3,300
80	do	Déracinement .... do	80 00	6,400	80 00	6,400
30	do	Plateforme de bois en grume travers. les fondrières, moyen. de 16 pds. de prof., recouv. de brouss. do	70 00	2,100	70 00	2,100
41,000	Pds. lin.	Clôturage...... .... par p. l.	0 05	2,050	0 05	2,050
245,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide. ..... p. vg. c.	1 75	428,750	1 85	453,250
97,000	do	do do détaché.... do	1 30	126,100	1 30	126,100
4,830,000	do	do dans la terre (y compris les emprunts................... do	0 30	1,449,000	0 32	1,545,600
210,000	do	Emprunt de terres et charriage de 1 mille à 1¾ (voir l'art. 20 du mémoire) .... do	0 30	63,000	0 32	67,200
3,000	do	Excav. dans les fos. d'égout. au-d. des lim. de la voie ferrée... ...... do	0 20	600	0 20	600
2,400	Pds. lin.	Egoûts souterrains .... par p. l.	0 15	360	0 15	360
1,100	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts........... ....p. vg. c.	12 00	13,200	12 00	13,200
600	do	do de ponceaux......... .... do	10 00	6,000	10 00	6,000
60	do	Pavage.. do	5 00	300	5 00	300
300	do	Béton .... do	6 00	1,800	6 00	1,800
22,000	do	Caissons pour culées et piliers de ponts.................... .... do	2 50	55,000	2 75	60,500
4,400	do	Maçonnerie en pierres perdues...... do	2 50	11,000	2 50	11,000
520	Pds. lin.	Tuy. de fonte, 3 pds de diam à l'intér, 1 p. d'épais., pos. d. le béton par p. l.	30 00	15,600	30 00	15,600
3	Arches.	Superstructure de ponts, pièces de bois, 100 pds. d'ouverture ....p. arche	3,000 00	9,000	3,000 00	9,000
8	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 80 pds. d'ouverture........ .. do	2,000 00	16,000	2,000 00	16,000
14	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 40 pds. d'ouverture........... do	1,000 00	14,000	1,000 00	14,000
18,500	Pds. c.	Pilotés enfoncés, 12 × 12 pouces.par p. l.	0 25	4,625	0 25	4,625
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.				
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc...........par p. l.	0 50	7,000	0 50	7,000
700	do	15 × 10 do do .... do	0 50	350	0 50	350
400	do	14 × 12 do do .... do	0 50	200	0 50	200
100,000	do	12 × 12 do do ou épin. rg. do	0 40	40,000	0 40	40,000
12,000	do	12 × 9 do do do .. do	0 30	3,600	0 30	3,600
300	do	12 × 8 do do do .. do	0 30	90	0 30	90
1,700	do	12 × 4 do do do .. do	0 30	510	0 30	510
48,000	do	9 × 8 do do do .. do	0 25	12,000	0 25	12,000
34,000	do	9 × 6 do do do .. do	0 25	8,500	0 25	8,500
6,500	do	9 × 4 do do do .. do	0 20	1,300	0 20	1,300
300	do	8 × 6 do do do .. do	0 20	60	0 20	60
4,400	do	Bois de 8 pouces, aplani .... do	0 20	880	0 20	880
54,000	P. M. P.	Madriers de pin ou d'épinette roug. pr. M.	40 00	2,160	40 00	2,160
1,000	do	do bois dur....... ... . do	40 00	40	40 00	40
60,000	Lbs.	Fer battu, y compris boulons, carvelles, liens, etc........................ p. lb.	0 10	6,000	0 10	6,000
12,200	do	Fonte.. do	0 10	1,220	0 10	1,220
300,000	No.	Traverses .... chaque.	0 26	78,000	0 28	84,000
12,200	Ton'aux	Transport de rails et accessoires—moyenne, 172 milles....... .... p. ton.	1 25	15,250	1 25	15,250
125	Milles	Pose de la voie..................................p. mille.	250 00	31,250	275 00	34,375
437,500	Vgs. c.	Ballastage...p. vg. c.	0 35	153,125	0 38	166,250
36	Jeux	Aiguilles et croisements......pos. de ch. jeu.	50 00	1,800	50 00	1,800
		Total..	....	2,600,920	....	2,753,970

dien du Pacifique—De la Rivière des Anglais à la Rivière à l'Aigle, 118 milles.—*Suite.*

F. B. McNamee et Cie.				R. Nagle et Cie.			
1re colonne.		2e colonne.		1re colonne.		2e colonne.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
50 00	23,500	50 00	23,500	30 00	14,100	33 00	15,510
60 00	6,600	60 00	6,600	20 00	2,200	22 00	2,420
100 00	8,000	100 00	8,000	50 00	4,000	55 00	4,400
400 00	12,000	400 00	12,000	1,000 00	30,000	1,100 00	33,000
0 15	6,150	0 15	6,150	0 06	2,460	0 07	2,870
1 50	367,500	2 00	490,000	1 20	294,000	1 30	318,500
1 00	97,000	1 00	97,000	0 75	72,750	0 83	80,510
0 30	1,449,000	0 35	1,690,500	0 25	1,207,000	0 27	1,304,100
0 40	84,000	0 40	84,000	0 70	147,000	0 77	161,700
0 50	1,500	0 50	1,500	0 31	930	0 33	990
0 25	600	0 25	600	0 25	600	0 27	648
11 00	12,100	11 00	12,100	8 00	8,800	9 00	9,900
9 00	5,400	9 00	5,400	7 00	4,200	8 00	4,800
5 00	300	5 00	300	6 00	360	6 60	396
6 00	1,800	6 00	1,800	5 00	1,500	5 50	1,650
1 50	33,000	1 50	33,000	3 50	77,000	3 85	8,470
2 00	8,800	2 00	8,800	2 00	8,800	2 20	9,680
1 00	520	1 00	520	30 00	15,600	33 00	17,160
6,000 00	18,000	6,000 00	18,000	4,000 00	12,000	4,000 00	12,000
5,000 00	40,000	5,000 00	40,000	3,000 00	24,000	3,300 00	26,400
2,500 00	35,000	2,500 06	35,000	2,000 00	28,000	2,200 00	30,800
0 30	5,550	0 30	5,550	0 30	5,550	0 33	6,105
0 30	4,200	0 30	4,200	0 34	4,760	0 37	5,180
0 28	196	0 28	196	0 30	210	0 33	231
0 25	100	0 25	100	0 30	120	0 33	132
0 25	25,000	0 25	25,000	0 25	25,000	0 27	27,000
0 22	2,640	0 22	2,640	0 20	2,400	0 22	2,640
0 20	60	0 20	60	0 18	54	0 20	60
0 15	255	0 15	255	0 09	153	0 10	170
0 12	5,760	0 12	5,760	0 15	7,200	0 16	7,680
0 10	3,400	0 10	3,400	0 14	4,760	0 15	5,100
0 08	520	0 08	520	0 07	455	0 08	520
0 08	24	0 08	24	0 08	24	0 08	24
0 07	308	0 07	308	0 10	440	0 11	484
20 00	1,080	20 00	1,080	20 00	1,080	22 00	1,188
20 00	20	20 00	20	35 00	35	38 00	38
0 08	4,800	0 08	4,800	0 10	6,000	0 10	6,000
0 06	732	0 06	732	0 06	732	0 07	854
0 30	90,000	0 30	90,000	0 25	75,000	0 25	75,000
6 00	73,200	6 00	73,200	30 00	366,000	....	402,600
400 00	50,000	400 00	50,000	240 00	30,000	260 00	32,500
0 30	131,250	0 30	131,250	0 32	139,900	0 35	153,125
75 00	2,700	75 00	2,700	40 00	1,440	44 00	1,584
....	2,612,565	....	2,976,565	....	2,626,613	....	2,784,119

Annexe No. 41—*Suite.*—Soumission pour les travaux du chemin de fer Canadien du

Quantités approximatives.		Description des travaux.	Walsh et McCarron.			
			1re Colonne.		2e Colonne.	
			Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
			$ cts.	$	$ cts.	$
470	Acres.	Déblai .... pr. acre.	30 00	14,100	36 00	16,920
110	do	Abattage à fleur de terre .... do	18 00	1,980	21 60	2,376
80	do	Déracinement .... do	48 00	3,840	57 60	4,608
30	do	Plateforme de bois en grune traversant les fond., moy. de 16 pds. de profond., recouv. de broussail... do	2,178 00	65,340	2,613 00	78,340
41,000	Pds. lin.	Clôturage .... par p. l.	0 08	3,280	0 09½	3,895
245,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide...... p. vg. c.	1 80	441,000	2 16	529,200
97,000	do	do do détaché ... do	0 90	87,300	1 08	104,760
4,830,000	do	do dans la terre, y compris les emprunts. .... do	0 29	1,4000,700	0 35	1,690,500
210,000	do	Emprunt de terres et charriages de 1 mille a 1¾ mille. (Voir l'art. 20 du mémoire. .... do	0 39	81,900	0 46½	97,650
3,000	do	Fossés d'égouttement au-delà des limites de la voie ferrée .... do	0 36	1,080	0 43¼	1,297½
2,400	Pds. lin.	Egoûts souterrains .... par p. l.	0 65	1,560	0 78	1,872
1,100	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts.......... p. vg. c.	14 40	15,840	17 28	19,008
600	do	Maçonnerie de ponceaux.......... do	9 60	5,760	11 52	6,912
60	do	Pavages .... do	3 60	216	4 32	259⅕
300	do	Béton .... do	6 00	1,800	7 20	2,160
22,000	do	Caissons pour culées et piliers de ponts .... do	4 20	92,400	5 04	110,880
4,400	do	Maçonnerie en pierres perdues..... do	3 60	15,840	4 32	19,008
520	Pds. lin.	Tuyaux de fonte, 3 pds. de diam. à l'int., 1 pc. d'ép., pos. d. l. bét. par p. l.	32 00	16,640	38 40	19,968
3	Aplani.	Superstructure de pont, pièces de bois, 100 pds. d'ouverture.........pr. arche	4,800 00	14,400	5,760 00	17,280
8	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 80 pds. d'ouverture. .... do	3,456 00	27,648	4,147 20	33,177⅗
14	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 40 pds. d'ouverture.......... do	1,200 00	16,800	1,440 00	20,160
18,500	Pds. lin.	Pilotés enfoncés .... par p. l.	0 36	6,660	0 43¼	8,001¼
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux etc.				
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc... .... par p. l.	0 36	5,040	0 43¼	6,055
700	do	16 × 10 do do .... do	0 36	252	0 43¼	302¾
400	do	14 × 12 do do .... do	0 36	144	0 43¼	173
100,000	do	12 × 12 do do ou ép. rge. do	0 24	24,000	0 29	29,000
12,000	do	12 × 9 do do .... do	0 18	2,160	0 23	2,760
300	do	12 × 8 do do .... do	0 18	54	0 23	69
1,700	do	12 × 4 do do .... do	0 12	204	0 14½	246½
48,000	do	9 × 8 do do .... do	0 14	6,720	0 17¼	8,280
34,000	do	9 × 6 do do .... do	0 12	4,080	0 14½	4,930
6,500	do	9 × 4 do do .... do	0 10	650	0 11½	747½
300	do	8 × 6 do do .... do	0 10	30	0 11½	34½
4,400	do	Bois de 8 pouces, aplani.......... do	0 12	528	0 14½	638
54,000	P. M. P.	Madriers de pin ou d'ép. rouge..... par M.	24 00	1,296	28 80	1,555⅕
1,000	do	do bois dur .... do	36 00	36	43 20	43⅕
60,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carcarvelles, liens, etc. .... par lb.	0 07	4,200	0 08¾	5,250
12,200	do	Fonte .... do	0 05	610	0 05¾	701½
300,000	No.	Traverses .... par trav.	0 36	108,000	0 43¼	129,750
12,200	Tons.	Transport de rails et accessoires, moyenne, 172 milles.......... pr. ton.	2 15	26,230	2 58	31,476
125	Milles.	Pose de la voie ....pr. mille.	270 00	33,750	324 00	40,500
437,500	Vgs. c.	Ballastage .... p. vg. c.	0 29	126,875	0 34½	150,937½
36	Jeux.	Aiguilles et croisements. .... pr. jeu.	18 00	648	21 60	777⅗
		Total..........	....	2,661,591	....	3,202,459⅘

Pacifique.—De la Rivière des Anglais à la Rivière à l'Aigle, 118 milles.—*Suite.*

Pitblado, Fraser et Grant.				Stevens, Turner, Burns et Cie.			
1re colonne.		2me colonne.		1re colonne.		2me colonne.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
30 00	14,100			22 00	10,340		
50 00	5,500			35 00	3,850		
80 00	6,400			75 00	6,000		
1,500 00	45,000			400 00	12,000		
0 06	2,460			0 05	2,050		
2 00	490,000			1 80	441,000		
0 95	92,150			1 00	97,000		
0 30	1,449,000			0 30	1,449,000		
0 35	73,500			0 64	134,400		
0 50	1,500			0 35	1,050		
0 20	480			0 50	1,200		
12 00	13,200			12 00	13,200		
8 00	4,800			6 00	3,600		
4 00	240			6 00	360		
7 00	2,100			8 00	2,400		
3 50	77,000			4 50	99,000		
3 00	13,200			3 00	13,200		
42 00	21,840			16 00	8,320		
4,000 00	12,000			4,000 00	12,000		
3,200 00	25,600			2,800 00	22,400		
1,000 00	14,000			1,200 00	16,800		
0 30	5,400			0 40	7,400		
0 56	7,840			0 50	7,000		
0 56	392			0 40	280		
0 56	224			0 35	140		
0 40	40,000			0 30	30,000		
0 30	3,600			0 25	3,000		
0 30	90			0 25	75		
0 20	340			0 20	340		
0 15	7,200			0 20	9,600		
0 15	5,100			0 18	6,120		
0 15	975			0 18	1,170		
0 15	45			0 20	60		
0 12	528			0 20	880		
25 00	1,350			25 00	1,080		
25 00	25			50 00	50		
0 10	6,000			0 10	6,000		
0 08	976			0 07	854		
0 27	81,000			0 32	96,000		
1 50	18,300			7 00	85,400		
250 00	31,250			300 00	37,500		
0 28	122,500			0 37	161,875		
50 00	1,800			50 00	1,800		
	2,699,005				2,805,794		

ANNEXE No. 41.—Soumission pour travaux sur le chemin de fer Canadien du

Quantités approximatives		Description des travaux.	H. C. O'Reilly. 1re colonne. Taux.	1re colonne. Montant.	2me colonne. Taux.	2me colonne. Montant.
			$ cts.	$	$ cts.	$
470	Acres.	Déblai ....pr. acre.	60 00	28,200	60 00	28,200
110	do	Abattage à fleur de terre .... do	70 00	7,700	70 00	7,700
80	do	Déracinement .... do	100 00	8,000	100 00	8,000
30	do	Plateforme de bois en grume trav. les fondrières, moy. de 16 pcs. de prof., recouverte de broussailles. do	500 00	15,000	500 00	15,000
41,000	Pds. lin.	Clôturage .... p. pd. l.	0 15	6,150	0 15	6,150
245,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide. ..... p. vg. c.	1 35	330,750	1 35	330,750
97,000	do	do do détaché.... do	0 90	87,300	0 90	87,300
4,830,000	do	do dans la terre, y compris les emprunts... do	0 35	1,690,500	0 35	1,690,500
210,000	do	Emprunt de terre et charriage de 1 mille à 1¾ mille. (Voir l'article 20 du mémoire) .... do	0 40	84,000	0 40	84,000
3,000	do	Fossés d'égouttement au-delà des limites de la voie ferrée............ do	0 60	1,800	0 60	1,800
2,400	Pds. lin.	Egoûts souterrains.................... p. pd. l.	0 30	720	0 30	720
1,100	Vgs. c.	Maçonnerie des ponts....................p. vg. c.	11 00	12,100	11 00	12,100
600	do	do des ponceaux............ do	9 00	5,400	9 00	5,400
60	do	Pavage .... do	6 00	360	6 00	360
300	do	Béton .... do	6 00	1,800	6 00	1,800
22,000	do	Caissons pour culées et piliers de ponts.. do	2 00	44,000	2 00	44,000
4,400	do	Maçonnerie en pierres perdues...... do	2 00	8,800	2 00	8,800
520	Pds. lin.	Tuyaux de fonte, 3 pds. de diamê à l'int., 1 pc. d'ép. p. d. le béton.p. pd. l.	2 00	1,040	2 00	1,040
3	Arches.	Superstructure de ponts, pièces de bois, 100 pds. d'ouverture......... p. arche.	7,000 00	21,000	7,000 00	21,000
8	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 80 pds. d'ouverture.......... do	6,000 00	48,000	6,000 00	48,000
14	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 40 pds d'ouverture.......... do	2,000 00	28,000	2,000 00	28,000
18,500	Pds. lin.	Pilotés enfoncés, 12 x 12 pcs......... p. pd. l.	0 30	5,550	0 30	5,550
		Bois équarri pour chevalets, pour ponts, ponceaux, etc.				
14,[illegible]00	do	16 × 12 pcs., pin blanc .... p. pd. l.	0 30	4,200	0 30	4,200
700	do	16 × 10 do .... do	0 28	196	0 28	196
4[illegible]0	do	14 × 10 do .... do	0 20	80	0 20	80
100,000	do	12 × 12 do ou épin. rouge. do	0 30	30,000	0 30	30,000
12,000	do	12 × 9 do do ... do	0 20	2,400	0 20	2,400
300	do	12 × 8 do do ... do	0 25	75	0 25	75
1,700	do	12 × 4 do do ... do	0 20	340	0 20	340
48,000	do	9 × 8 do do ... do	0 10	4,800	0 10	4,800
34,000	do	9 × 6 do do ... do	0 12	4,080	0 12	4,080
6,500	do	9 × 4 do do ... do	0 10	650	0 10	650
300	do	8 × 6 do do ... do	0 09	27	0 09	27
4,400	do	Bois aplani de 8 pcs. do ... do	0 06	264	0 06	264
54,000	P. M. M.	Madriers de pin ou d'épin. rouge... pr. M.	21 00	1,134	21 00	1,134
1,000	do	do bois dur...................... do	25 00	25	25 00	25
60,000	Lbs.	Fer forgé, y compris chevilles, carvelles, liens, etc .... par lb.	0 10	6,000	0 10	6,000
12,200	do	Fonte .... do	0 08	976	0 08	976
300,000	No.	Traverses ....chacune.	0 20	60,000	0 20	60,000
12,200	Tonnes.	Transport de rails et accessoires—moyenne, 172 milles....................p. tonne.	10 00	122,000	10 00	122,000
125	Milles.	Posage de la voie.........................p. mille.	500 00	62,500	500 00	62,500
437,500	Vgs. c.	Ballastage .... p. vg. c.	0 20	87,500	0 20	87,500
36	Jeux.	Aiguilles et croisements.............. par jeu.	50 00	1,800	50 00	1,800
		Total	....	2,825,217	....	2,825,217

du Pacifique—De la Rivière des Anglais à la Rivière à l'Aigle.—*Suite.*

Hurlburt, Grennell et Campbell.				Wm. Hendrie.			
1re colonne.		2me colonne.		1re colonne.		2me colonne.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
		5 00	2,350	30 00	14,100	30 00	14,100
		25 00	2,750	30 00	3,300	30 00	3,300
		80 00	6,400	100 00	8,000	100 00	8,000
		1,000 00	30,000	1,000 00	30,000	1,000 00	30,000
		0 20	8,200	0 07	2,870	0 07	2,870
		1 70	416,500	2 25	552,250	2 30	563,500
		1 20	116,000	1 30	126,100	1 35	130,950
		0 35	1,690,500	0 33	1,593,900	0 35	1,690,500
		0 50	105,000	0 36	75,600	0 40	84,000
		0 35	1,050	0 36	1,080	0 40	1,200
		0 50	1,200	1 00	2,400	1 00	2,400
		10 00	11,000	15 00	16.500	15 00	16,500
		6 00	3,600	10 00	6,000	10 00	6,000
		4 00	240	5 00	300	5 00	300
		6 00	1,800	5 00	1,500	5 00	1,500
		3 00	66,000	3 00	66,000	3 50	77,000
		2 00	8,800	1 50	6,600	1 75	7,700
		36 50	18,980	12 00	6,240	15 00	7,800
		4,000 00	12,000	5,000 00	15,000	5,000 00	15,000
		2,800 00	22,400	3,500 00	28,000	3,500 00	28,000
		1,200 00	16,800	1,200 00	16,800	1,200 00	16,800
		0 25	4,625	0 50	9,250	0 50	9,250
		0 40	5,600	0 50	7,000	0 50	7,000
	3	0 34	238	0 50	350	0 50	350
		0 30	120	0 50	200	0 50	200
		0 30	30,000	0 25	25,000	0 25	25,000
		0 28	3,360	0 25	3,000	0 25	3,000
		0 28	84	0 25	75	0 25	75
		0 18	306	0 25	425	0 25	425
		0 18	8,640	0 25	12,000	0 25	12,000
		0 18	6,120	0 25	8,500	0 25	8,500
		0 15	975	0 25	1,625	0 5	1,625
		0 15	45	0 25	75	0 25	75
		0 12	528	0 25	1,100	0 25	1,100
		25 00	1,350	30 00	1,620	30 00	1,620
		50 00	50	50 00	50	50 00	50
		0 10	6,000	0 10	6,000	0 10	6,000
		0 08	976	0 08	976	0 08	976
		0 30	90,000	0 30	90,000	0 30	90,000
		2 50	30,500	3 00	36.600	3 50	42,700
		300 00	37,500	400 00	50,000	400 00	50,000
		0 40	175,000	0 44	192,500	0 44	192,500
		0 50	1,800	25 00	900		900
			2,945,787		3,019,766		3,160,766

ANNEXE No. 41—*Suite.*—Soumissions pour les travaux sur le chemin de fer canadien

Quantités approximatives.		Description des travaux.	Baird et McLean.			
			1re colonne.		2me colonne.	
			Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
			$ cts.	$	$ cts.	$
470	Acres.	Déblai ....par acre.	25 00	11,750	25 00	11,750
110	do	Abattage à fleur de terre............ do	30 00	3,300	30 00	3,300
80	do	Déracinement........................ do	60 00	4,800	60 00	4,800
30	do	Plateformes en bois de grume trav. les fondrières, moyenne 16 pcs. de prof., couvertes de broussail. do	1,500 00	45,000	1,500 00	45,000
41,000	Pds. lin.	Clôturage ....par pd. lin.	0 06	2,460	0 06	2,460
245,000	Vgs. c.	Excavation, roc solide ....p. vg. c.	2 60	637,000	2 75	673,750
97,000	do	do roc détaché............ do	1 00	97,000	1 25	121,250
4,830,000	do	do dans la terre, y compris les emprunts .... do	0 33	1,593,900	0 36	1,738,800
210,000	do	Emprunt de terre et charriage de 1 mille à 1¾ mille. (Voir partie 20 du mémoire)..................... do	0 55	115,500	0 60	126,000
3,000	do	Excav. dans les fossés d'égout. au-delà des lim. de la voie ferrée..... do	0 30	900	0 30	900
2,400	Pds. lin.	Egoûts souterrains .... do	0 45	1,080	0 45	1,080
1,100	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts .... do	11 00	12,100	12 00	13,200
600	do	Maçonnerie de ponceaux .... do	12 00	7,200	12 00	7,200
60	do	Pavage .... do	4 00	240	4 00	240
300	do	Béton .... do	4 00	1,200	4 00	1,200
22,000	do	Caissons pour culées et piliers de ponts .... do	3 00	66,000	4 00	88,000
4,400	do	Pierres perdues .... do	3 00	13,200	3 00	13,200
520	Pds. lin.	Tuy. de fonte, 3 pds. de dia. à l'int., 1 pc. d'ép., posés dans le béton...p. pd. l.	25 00	13,000	25 00	13,000
3	Arches.	Superstructure de pont, pièces de bois, 100 pieds d'ouverture.........p. arche.	4,000 00	12,000	4,500 00	13,500
8	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 80 pieds d'ouverture......... do	3,000 00	24,000	3,200 00	25,600
14	do	Superstructure de ponts, pièces de bois, 40 pieds d'ouverture .... do	1,200 00	16,800	1,300 00	18,200
18,500	Pds. lin.	Piles enfoncées, 12 x 12...............p. pd. l.	0 40	7,400	0 40	7,400
		Bois équarri pour chevalets, ponts et ponceaux, etc.				
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc.......... p. pd. l.	0 40	5,600	0 45	6,300
700	do	16 × 10 do do .... do	0 35	245	0 35	245
400	do	14 × 12 do do .... do	0 35	140	0 35	140
100,000	do	12 × 12 do ou épinette rouge.. do	0 30	30,000	0 35	35,000
12,000	do	12 × 9 do do do ... do	0 25	3,000	0 25	3,000
300	do	12 × 8 do do do ... do	0 25	75	0 25	75
1,700	do	12 × 4 do do do ... do	0 20	340	0 20	340
48,000	do	9 × 8 do do do ... do	0 20	9,600	0 20	9,600
34,000	do	9 × 6 do do do ... do	0 20	6,800	0 20	6,800
6,500	do	9 × 4 do do do ... do	0 20	1,300	0 20	1,300
300	do	8 × 6 do do do ... do	0 20	60	0 20	60
4,400	do	Bois de 8 pouces aplani do ... do	0 15	660	0 15	660
54,000	P. M. P.	Madriers de pin ou d'épin. rouge.. M. P.	22 00	1,188	22 00	1,188
1,000	do	do bois dur.............. do	25 00	25	25 00	25
60,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc .... do	0 11	6,600	0 11	6,600
12,200	do	Fonte .... do	0 10	1,220	0 10	1,220
300,000	Nombre.	Traverses................................ do	0 33	99,000	0 35	105,000
12,200	Ton'x.	Transport des rails et accessoires —moyenne, 172 milles.............. p. tonn.	6 00	73,200	6 50	79,300
125	Milles.	Pose de la voie............................p. mille.	290 00	36,250	310 00	38,750
437,500	Vgs. c.	Ballastage.................................p. vg. c.	0 35	153,125	0 38	166,250
36	Jeux.	Aiguilles et croisements.....pos. de ch. jeu.	30 00	1,080	30 00	1,080
		Total..................................	....	3,115,338	....	3,392,763

Pacifique—De la rivière des Anglais à la rivière à l'Aigle, 118 miles.—*Suite.*

Ferguson, Symmes, Mitchell et Cie.				J. G. Grant et Cie.			
1re colonne.		2me colonne.		1re colonne.		2me colonne.	
Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
25 00	11,750	26 25	12,337½				
40 00	4,400	42 00	4,620				
155 00	12,400	163 00	13,040				
4,356 00	130,680	4,575 00	137,250				
0 06	2,460	0 07	2,870				
2 15	526,750	2 26	553,700				
1 10	106,700	1 15	111,550				
0 34	1,642,200	0 36	1,738,800				
0 38	79,800	0 40	84,000				
0 30	900	0 32	960				
0 50	1,200	0 53	1,272				
12 00	13,200	12 50	13,750				
10 00	6,000	10 50	6,300				
8 00	480	8 50	510				
8 00	2,400	8 40	2,520				
5 00	110,000	5 25	115,500				
3 50	15,400	3 70	16,280				
25 00	13,000	25 00	13,000				
3,500 00	10,500	3,700 00	11,100				
2,500 00	20,000	2,600 00	20,800				
1,500 00	21,000	1,600 00	22,400				
0 45	8,325	0 48	8,880				
0 42	5,880	0 44	6,160				
0 42	294	0 44	308				
0 40	160	0 42	168				
0 35	35,000	0 37	37,000				
0 33	3,960	0 35	4,200				
0 33	99	0 35	105				
0 25	425	0 27	459				
0 25	12,000	0 26	12,480				
0 25	8,500	0 27	9,180				
0 22	1,430	0 23	1,495				
0 22	66	0 23	69				
0 17	748	0 18	792				
30 00	1,620	32 00	1,728				
30 00	30	32 00	32				
0 13	7,800	0 13	7,800				
0 11	1,342	0 11	1,342				
0 35	105,000	0 37	111,000				
4 00	48,800	4 25	51,850				
300 00	37,500	320 00	40,000				
0 41	179,375	0 43	188,125				
20 00	720	21 00	756				
....	3,190,294	....	3,366,488½				

ANNEXE No. 42—Soumission pour les travaux du chemin de fer Canadien du Pacifique—De la rivière à l'Aigle à Kéwatin, 67 milles,—Tables des quantités et des prix.

Quantités approximatives.		Description des travaux.		Morse, Nicholson et Marpole. *1re colonne. Taux.	Montant.	†2me colonne. Taux.	Montant.	A. Laberge et Cie. Irrégulier. 1re colonne Taux.	Montant.	2me colonne. Taux.	Montant.
				$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
250	Acres.	Déblai	p. acre.	20 00	5,000	20 00	5,000	20 00	5,000	....	....
30	do	Abattage à fleur de terre	do	45 00	1,350	45 00	1,350	50 00	1,500		....
150	do	Déracinement	do	45 00	7,500	50 00	7,500	70 00	10,500		....
4	do	Plateforme de bois en grume traversant les fondrières, moy. de 16 pieds de prof. rec. de brouss.	do	2,500 00	10,000	2,800 00	11,200	1,000 00	4,000		....
5,000	Pd. lin.	Clôturage	p. pd l.	0 06	300	0 06	300	0 15	750		....
900,000	Vg. cub.	Excavation dans le roc solide—ligne coupée	p. vg. c.	1 47	1,323,000	1 52	1,368,000	2 00	1,800,000		....
426,000	do	Emprunts dans le roc (voir art. 19 du mémoire	do	1 44	613,400	1 48	630,480	1 40	596,000		....
65,000	do	do détaché	do	0 80	52,000	0 80	52,000	0 60	39,000		....
1,392,000	do	Excavation dans la terre ordinaire (voir art. 17 et 18 du dévis)	do	0 26	361,920	0 28	389,760	0 30	417,600		....
		Emprunts de terres extra—taux spéciaux couvrant les frais de l'excavation et du charriage à grandes distances (voir art. 20 du mémoire), lorsque le charriage sera de plus d'un mille—									
1,265,000	do	Entre le 241me et le 273me mille	do	0 33	417,450	0 33	417,450	0 25	316,250		....
385,000	do	do 273me et le 289me do	do	0 32	123,200	0 32	123,200	0 25	96,250		....
250,000	do	do 293me et le 295me do	do	0 30	75,000	0 30	75,000	0 25	62,500		....
12,000	do	Exc. dans les fos. d'ég. au-d. des lim. de la v. fer.	do	0 30	3,600	0 30	3,600	0 25	3,000		....
4,800	Pd. lin.	Egoûts souterrains	p. pd. l.	0 50	2,400	0 50	2,400	0 30	1,440		....
1,250	do	Passage de cours d'eau, dans le roc, 8 pds. de diamètre (2 v. cub. par pd. lin)	do	20 00	25,000	20 00	25,000	15 00	18,750		....
150	do	Passage de cours d'eau dans le roc, 8 pds. de diamètre (2 v. cub. par pd. lin.)	do	15 00	2,250	15 00	2,250	10 00	1,500		....
1,800	Vg. cub.	Maçonnerie de pont	p. vg. c.	14 00	25,200	15 00	27,000	16 00	28,800		....
3,400	do	do ponceaux	do	8 00	27,200	8 40	28,560	10 00	34,000		....
410	do	Pavage	do	6 00	2,460	6 00	2,460	5 00	2,050		....
200	do	Béton	do	4 00	800	4 00	800	6 00	1,200		....
1,300	do	Caissons pour culées et piliers de ponts	do	2 75	3,575	2 85	3,705	6 50	8,450		....
7,100	do	Maçonneries en pierres perdues	do	2 25	15,975	2 37	16,827	2 00	14,200		....
660	Pd. lin.	Tuyaux de fonte, 3 pieds de diamètre à l'intérieur, 1 pouce d'épaisseur, possé dans le béton	p. 1 pd.	31 00	20,460	33 00	21,780	15 00	9,900	....	....

Ajoutez 5 p. c. à $3,793,410 si l'entreprise est terminé en 1881.

2	Archcs.	Superst. de ponts, pièces de bois, 100 pds. d'ouv....p. arche.	4,000 00	8,000	4,000 00	8,000	5,000 00	10,000	5 per cent. additional on $3,793,410 if completed in 1881.	....
28,000	Pds. l.	Pilotis enfoncés, 12 × 12 pouces.................. p. pd. l.	0 30	8,400	0 30	8,400	0 60	16,800		....
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.								
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc................................p. pd. l.	0 50	7,000	0 50	7,000	0 60	8,400		....
1,700	do	16 × 10 do do .... do	0 41	697	0 41	697	0 50	850		....
5,300	do	16 × 9 do do .... do	0 37	1,961	0 30	1,961	0 40	2,120		....
1,200	do	14 × 15 do do .... do	0 43	516	0 43	516	0 50	600		....
142,000	do	12 × 12 do do ou épinette rouge...... do	0 37	52,540	0 37	52,540	0 50	63,900		....
8,000	do	12 × 9 do do do ...... do	0 28	2,240	0 28	2,240	0 40	3,200		....
6,000	do	12 × 6 do do do ...... do	0 17	1,020	0 17	1,020	0 30	1,800		....
1,300	do	12 × 4 do do do ...... do	0 12	156	0 12	156	0 30	390		....
52,000	do	9 × 8 do do do ...... do	0 17	8,840	0 17	8,840	0 30	15,600		....
54,000	do	9 × 6 do do do ...... do	0 13	7,020	0 13	7,020	0 25	13,500		.. ..
15,500	do	9 × 4 do do do ...... do	0 12	1,860	0 12	1,860	0 20	3,100		....
300	do	8 × 6 do do do ...... do	0 12	36	0 12	36	0 20	60		....
2,000	do	6 × 4 do do do ...... do	0 10	200	0 10	200	0 15	300		....
2,000	do	Bois de 8 pouces, aplani, pin blanc do ...... do	0 10	200	0 10	200	0 15	300		....
56,000	Pd. P.M.	Madriers de pin ou d'épinette rouge.................. p. M.	25 00	1,400	25 00	1,400	40 00	2,240		....
2,000	do	Madriers de bois dur .... do	40 00	80	40 00	80	100 00	200		....
103,000	Lbs.	Fer battu, y compris boulons, carvelles, liens, etc. p. lb.	0 10	10 300	0 10	10,300	0 12	12,360		....
40,000	do	Fonte.. do	0 09	3,600	0 09	3,600	0 10	4,000		....
168,000	No.	Traverses .... chaque.	0 20	33,600	0 20	33,600	0 25	42,000		....
6,800	Ton'x.	Transport de rails et accessoires — moyenne 90 milles...p. tonne	1 60	10,818	1 60	10,818	2 00	13,600		....
70	Milles.	Pose de la voie. .... p. mille.	225 00	15,750	250 00	17,500	270 00	18,900		....
245,000	Vgs. c.	Ballastage..p. vg. c.	0 28	68,600	0 30	73,500	0 35	85,750		....
20	Jeux.	Aiguilles et croisements.......................pos. de ch.-jeu	20 00	400	20 00	400	....	800		....
		Total...	....	3,364,336	....	3,467,506	....	3,793,410	....	5,799,606

* Pour être terminé le 1er juillet 1883, et prêt pour le passage des trains le 1er juillet 1882.
† Pour être terminé le 1er juillet 1882, et prêt pour le passage des trains le 1er juillet 1881.

ANNEXE No. 42—*Suite.*—Soumission pour les travaux sur le chemin de fer Canadien du Pacifique—de la rivière à l'Aigle à Kéwatin, 67 milles—Cédule des quantités et des prix—*Suite.*

Quantités approximatives.		Description des travaux.		Andrews, Jones et Cie. 1re colonne. Taux.	Andrews, Jones et Cie. 1re colonne. Montant.	Andrews, Jones et Cie. 2me colonne. Taux.	Andrews, Jones et Cie. 2me colonne. Montant.	A. P. Macdonald et Falardeau. Irrégulier. 1re colonne. Taux.	A. P. Macdonald et Falardeau. Irrégulier. 1re colonne. Montant.	A. P. Macdonald et Falardeau. Irrégulier. 2me colonne. Taux.	A. P. Macdonald et Falardeau. Irrégulier. 2me colonne. Montant.
				$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
250	Acres.	Déblai	p. acre.			30 00	7,500	25 00	6,250	25 00	6,250
30	do	Abattage à fleur de terre	do			60 00	1,800	40 00	1,200	40 00	1,200
150	do	Déracinement	do			80 00	12,000	80 00	12,000	80 00	12,000
4	do	Plateforme de bois en grume traversant les fondr. moy. de 16 pds. de profond. recouv. de brouss.	do			3,000 00	12,000	80 00	320	80 00	320
5,000	Pds. l.	Clôturage	p. pd. l.			0 07	350	0 05	250	0 05	250
900,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide—tranchées transv.	p. vg. c.			1 50	1,350,000	2 00	1,800,000	2 10	1,890,000
426,030	do	Emprunts dans le roc (voir clause 19 du mémoire	do			1 80	766,800				
65,000	do	Excavation dans le roc détaché	do			0 80	52,000	1 50	736,500	1 50	736,500
1,392,000	do	Excavation dans la terre ordinaire (voir art. 17 et 18 du devis)	do			0 32	445,440	0 33	459,360	0 33	459,360
		Emprunts de terre extra—taux spéciaux couvrant les frais de l'excavation et du charriage à grandes distances (voir art. 20 du mémoire), lorsque le charriage sera de plus d'un mille—									
1,265,000	do	Entre le 241me et le 273me mille	do			0 44	556,600				
385,000	do	do 273me et le 289me do	do			0 42	161,700	0 33	627,000	0 33	627,000
250,000	do	do 293me et le 295me do	do			0 38	95,000				
12,000	do	Exc. dans les fos. d'ég. au-d. des lim. de la voie f.	do			0 30	3,600	0 25	3,000	0 25	3,000
4,800	Pds. l.	Egoûts souterrains	p. pd. l.			0 65	3,120	0 15	720	0 15	720
1,250	do	Passage de cours d'eau dans le roc, 8 pds. de diamètre (2 vgs. cub. par pd. lin.)	p. pd. l.			16 00	20,000	18 00	22,500	18 00	22,500
150	do	Passage de cours d'eau dans le roc, 6 pds. de diamètre (1 vg. cub. par pd. lin.)	do			16 00	2,400	15 00	2,250	15 00	2,250
1,800	Vgs c.	Maçonnerie de ponts	p. vg c.			12 50	22,500	12 00	21,600	12 00	21,600
3,400	do	do de ponceaux	do			8 00	27,200	10 00	34,000	10 00	34,000
410	do	Pavage	do			8 00	3,280	6 00	2,460	6 00	2,460
200	do	Béton	do			8 00	1,600	6 00	1,200	6 00	1,200
1,300	do	Caissons pour culées et piliers de ponts	do			3 50	4,550	2 50	3,250	2 50	3,250
7,100	do	Maçonnerie en pierres perdues	p. pd. l.			3 00	21,300	2 50	17,750	2 50	17,750
660	Pds. l.	Tuyaux de fonte, 3 pieds de diamètre à l'intérieur, 1 pouce d'épaisseur, posés dans le béton	do			35 00	23,100	35 00	23,100	35 00	23,100

2	Arches.	Superstruc. de ponts, pcs. de bois, 100 pds. d'ouv p. arche.			3,500 00	7,000	3,500 00	7,000	3,500 00	7,000
28,000	Pds. lin.	Pilotis enfoncés, 12 × 12 pouces ..... p. pd. l.			0 30	8,400	0 30	8,400	0 30	8,400
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.								
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc ..... p. pd. l.			0 36	5,040	0 50	7,000	0 50	7,000
1,700	do	16 × 10 do do ..... do			0 36	612	0 45	765	0 45	765
5,300	do	16 × 9 do do ..... do			0 36	1,908	0 45	2,385	0 45	2,385
1,200	do	14 × 12 do do ..... do			0 36	432	0 45	540	0 45	540
142,000	do	12 × 12 do do ou épinette rouge..... do			0 30	42,600	0 35	49,700	0 35	49,700
8,000	do	12 × 9 do do ..... do			0 30	2,400	0 35	2,800	0 35	2,800
6,000	do	12 × 6 do do ..... do			0 30	1,800	0 35	2,100	0 35	2,100
1,300	do	12 × 4 do do ..... do			0 30	390	0 30	390	0 30	390
52,000	do	9 × 8 do do ..... do			0 15	7,800	0 30	15,600	0 30	15,600
54,000	do	9 × 6 do do ..... do			0 15	8,100	0 25	13,500	0 25	13,500
15,500	do	9 × 4 do do ..... do			0 15	2,325	0 25	3,875	0 25	3,875
300	do	8 × 6 do do ..... do			0 15	45	0 25	75	0 25	75
2,000	do	6 × 4 do do ..... do			0 15	300	0 25	500	0 25	500
2,000	do	Bois de 8 pouces, aplani, pin blanc ou ép. rouge... do			0 12	240	0 20	400	0 20	400
56,000	P. M. P.	Madriers de pin ou d'épinette rouge ..... pr. M.			30 00	1,680	40 00	2,240	40 00	2,240
2,000	do	do bois dur ..... do			40 00	80	50 00	100	50 00	100
103,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc. pr. lb.			0 10	10,300	0 10	10,300	0 10	10,300
40,000	do	Fonte ..... do			0 10	4,000	0 10	4,000	0 10	4,000
168,000	No.	Traverses ..... chaque.			0 25	42,000	0 30	50,400	0 32	53,760
6,800	Ton'x.	Transport de rails et accessoires—moyenne 190 milles ..... pr. ton.			6 00	40,800	2 00	13,600	2 00	13,600
70	Milles.	Pose de la voie ..... p. mille.			320 00	22,400	300 00	21,000	300 00	21,000
245,000	Vgs. c.	Ballastage ..... p. vg. c.			0 45	110,250	0 35	85,750	0 40	98,000
20	Jeux.	Aiguilles et croisements ..... par jeu.			60 00	1,200	50 00	1,000	50 00	1,000
		Total	.....	.....	.....	3,915,942	.....	4,078,130	.....	4,183,740

ANNEXE No. 41—*Suite.*—Soumission pour travaux sur le chemin de fer Canadien du Pacifique—De la Rivière à Aigle à Kéwatin 67 milles—Cédule des quantités et des prix.

Quantités approximatives		Description des travaux.		Fraser, Grant et Pitblado. 1re colonne. Taux.	Montant.	2me colonne. Taux.	Montant.	Manning, McDonell et Cie. 1re colonne. Taux.	Montant.	2me colonne. Taux.	Montant.
				$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
250	Acres.	Déblai	pr. acre.	25 00	6,250	.....	.....	20 00	5,000	25 00	6,250
30	do	Abattage à fleur de terre	do	35 00	1,050	.....	.....	25 00	750	30 00	900
150	do	Déracinement	do	75 00	11,250	.....	.....	60 00	9,000	65 00	9,750
4	do	Plateforme en bois de grume travers. les fondrières, moy. de 16 pcs. de prof. recouv. de brouss.	do	1,450 00	5,800	.....	.....	1,700 00	6,800	2,000 00	8,000
5,000	Pds. lin.	Clôturage	p. pd. l.	0 06	300	.....	.....	0 06	300	0 06	30
900,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide—tranchées transv.	p. vg. c.	1 85	1,665,000	.....	.....	2 00	1,800,000	2 25	2,025,000
426,000	do	Emprunts de roc (Voir l'article 19 du mémoire)	do	2 00	852,000	.....	.....	1 50	639,000	1 50	639,000
65,000	do	Excavation dans le roc détaché	do	0 75	48,750	.....	.....	95 00	61,750	1 00	65,000
1,392,000	do	Excavation dans la terre ordinaire (voir l'article 17 et 18 du devis)	do	0 31	431,520	.....	.....	0 33	459,360	0 36	501,520
		Emprunts de terre extras—taux spéciaux couvrant les frais de l'excavation et du charriage à grandes distance (Voir art. 20 du mémoire), lorsque le charriage sera de plus d'un mille—									
1,265,000	do	Entre le 241e et le 273e mille	do	0 37	468,050	.....	.....	0 40	506,000	0 40	506,000
385,000	do	do 273e et le 289e do	do	0 35	134,750	.....	.....	0 38	146,300	0 38	146,300
250,000	do	do 293e et le 295e do	do	0 33	82,500	.....	.....	0 35	87,500	0 35	87,500
12,000	do	Fossés d'égout. au-delà des lim. de la voie ferrée.	do	0 50	6,000	.....	.....	0 30	3,600	0 30	3,600
4,800	Pds. lin.	Egoûts souterrains	p. pd. l.	0 40	1,920	.....	.....	0 35	1,680	0 38	1,824
1,250	do	Passage de cours d'eau, dans le roc, 8 pds. de diamètre (2 verges cubes par pied lin.)	do	18 00	22,500	.....	.....	15 00	18,750	18 00	22,500
150	do	Passage de cours d'eau, dans le roc, 6 pds de diamètre (1 verge cube par pied lin.)	do	12 00	1,800	.....	.....	10 00	1,500	12 00	1,800
1,800	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts	p. vg. c.	11 00	19,800	.....	.....	14 00	25,200	16 00	28,800
3,400	do	do ponceaux	do	9 00	30,600	.....	.....	10 00	34,000	12 00	40,800
410	do	Pavage	do	6 00	2,460	.....	.....	12 00	4,920	14 00	5,740
200	do	Béton	do	6 00	1,200	.....	.....	10 00	2,000	12 00	2,400
1,300	do	Caissons pour culées et piliers de ponts	do	4 00	5,200	.....	.....	3 00	3,900	3 50	4,550
7,100	do	Maçonnerie en pierres perdues	p. pd. l.	3 00	21,300	.....	.....	2 00	14,200	2 25	15,975
660	Pds. lin.	Tuyaux de fonte, 3 pieds de diamètre à l'intérieur, 1 pouce d'épaisseur, posés dans le beton	do	50 00	3,300	.....	.....	40 00	26,400	45 00	29,700

2	Arches.	Superst. de ponts, pièces de bois, 100 pds d'ouv. p. arche.	4,000 00	8,000	....	....	4,000 00	8,000	4,000 00	8,000
28,000	Pds. lin.	Pilotis enfoncés, 12 x 12 pouces .... p. pd. l.	0 30	8,400	....	....	0 35	9,800	0 38	10,640
		Bois équarri pour chevalets, ponceaux, ponts, etc,								
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc .... p. pd. l.	0 56	7,840	....	....	0 45	6,300	0 47	6,580
1,700	do	16 × 10 do do .... do	0 56	952	....	....	0 45	765	0 47	799
5,300	do	16 × 9 do do .... do	0 55	2,915	....	....	0 45	2,385	0 47	2,491
1,200	do	14 × 12 do do .... do	0 50	600	....	....	0 35	420	0 37	441
142,000	do	12 × 12 do do ou d'épinette rouge..... do	0 40	56,800	....	....	0 35	49,700	0 37	52,540
8,000	do	12 × 9 do do do ...... do	0 35	2,800	....	....	0 23	1,840	0 25	2,000
6,000	do	12 × 6 do do do ...... do	0 30	1,800	....	....	0 19	1,140	0 21	1,260
1,300	do	12 × 4 do do do ...... do	0 20	260	....	....	0 19	247	0 21	273
52,000	do	9 × 8 do do do ...... do	0 18	9,360	....	....	0 19	9,880	0 21	10,920
54,000	do	9 × 6 do do do ...... do	0 16	8,640	....	....	0 18	9,720	0 20	10,800
15,500	do	9 × 4 do do do ...... do	0 15	2,325	....	....	0 15	2,325	0 17	2,635
300	do	8 × 6 do do do ...... do	0 15	43	....	....	0 17	51	0 19	57
2,000	do	6 × 4 do do do ...... do	0 12	240	....	....	0 12	240	0 14	280
2,000	do	Bois aplani de 8 pouces .... do	0 15	300	....	....	0 17	300	0 18	360
56,000	P. M.B.	Madriers de pin ou d'épinette rouge........ par M.	40 00	2,240	....	....	40 00	2,240	45 00	2,520
2,000	do	do bois dur .... do	40 00	80	....	....	60 00	120	65 00	130
103,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc. par lb.	0 10	10,300	....	....	0 12	*13,360	0 13	13,390
40,000	do	Fonte .... do	0 09	3,600	....	....	0 10	4,000	0 12	4,800
168,000	No.	Traverses .... chacune	0 27	45,360	....	....	0 30	50,400	0 35	58,800
6,800	Tonnes.	Transport de rails et accessoires—moyenne 190 milles .... p. tonne.	2 25	15,300	....	....	4 00	27,200	4 00	27,200
70	Milles.	Pose de la voie........ p. mille.	250 00	17,500	....	....	200 00	14,000	200 00	14,000
245,000	Vgs. c.	Ballastage........ p. vg. c.	0 29	71,050	....	....	0 35	85,750	0 35	85,750
20	Jeux.	Aiguilles et croisements........ par jeu.	50 00	1,000	....	....	40 00	800	40 00	800
		Total	....	4,130,707	....	3,364,274	....	4,158,933	....	4,470,275

ANNEXE No. 42.—Soumission pour les travaux du chemin de fer Canadien du Pacifique—De la Rivière à l'Aigle à Kéwatin, 67 milles. Tablo des quantités et des prix—*Suite*.

Quantités approximatives.		Description des travaux.		James Goodwin et Cie. 1re colonne. Taux.	James Goodwin et Cie. 1re colonne. Montant.	James Goodwin et Cie. 2me colonne. Taux.	James Goodwin et Cie. 2me colonne. Montant.	Wardrop et Ross. 1re colonne. Taux.	Wardrop et Ross. 1re colonne. Montant.	Wardrop et Ross. 2me colonne. Taux.	Wardrop et Ross. 2me colonne. Montant
				$ cts.	$	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$	$ cts.	$
250	Acres.	Déblai	pr. acre.	26 00	6,500	28 60	7,150	15 00	3,750	....	7 par cent. ajouté à cette colonne.
30	do	Abattage à fleur de terre	do	35 00	1,050	38 50	1,155	15 00	450	....	
150	do	Déracinement	do	80 00	12,000	88 00	13,200	100 00	15,000	....	
4	do	Plateforme de bois en grume trav. des fondrières, moy. de 16 pcs de prof, recouverte de brouss..	do	1,500 00	6,000	1,980 00	7,920	1,000 00	4,000	....	
5,000	Pds. lin.	Clôturage	p. pd. l.	0 06	300	0 07	350	0 03	150	....	
900,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide—tranchées transv..	p. vg c.	2 15	1,935,000	2 25	2,025,000	2 50	2,250,000	....	
426,000	do	Emprunt de roc (voir arti le 19 du mémoire)	do	1 62	690,120	1 80	766,800	1 60	681,000	....	
65,000	do	Excavation dans le roc détaché	do	0 86	55,900	1 10	71,500	0 60	39,000	....	
1,392,000	do	Excavation dans la terre ordinaire (voir les 17e et 18e articles du devis)	do	0 28	389,760	0 31	431,520	0 28	389,760	....	
		Emprunts de terre extra—taux spéciaux couvrant les frais de l'excavation et du charriage à grandes distances (voir art. 20 du mémoire), lorsque le charriage sera de plus d'un mille—									
1,265,000	do	Entre les 241e et 273e milles	do	0 42	531,300	0 47	594,550	0 30	379,500	....	
385,000	do	do 273e 289e do	do	0 37	142,450	0 42	161,700	0 30	115,500	....	
250,100	do	do 293e 295e do	do	0 33	82,500	0 37½	93,750	0 30	75,000	....	
12,000	do	Fossés d'égout. au-delà des lim. de la voie ferrée.	do	0 30	3,600	0 33	3,960	0 20	2,400	....	
4,800	Pds. lin.	Egoûts souterrains	p. pd. l.	0 15	720	0 16½	792	0 30	1,440	....	
1,250	do	Passage de cours d'eau, dans le roc, 8 pieds de diamètre (2 vgs c. par pd. lin.)	do	11 00	13,750	15 40	19,250	25 00	31,250	....	
150	do	Passage de cours d'eau, dans le roc, 6 pieds de diamètre, (1 vg c. par pd. lin.)	do	8 00	1,200	11 00	1,650	20 00	3,000	....	
1,800	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts	p. vg. c.	18 00	32,400	19 80	35,640	12 00	21,600	....	
3,400	do	do ponceaux	do	10 00	34,000	11 00	37,400	6 00	20,400	....	
410	do	Pavage	do	7 00	2,870	7 70	3,157	3 00	1,230	....	
200	do	Béton	do	8 00	1,600	8 80	1,760	7 00	1,400	....	
1,300	do	Caissons pour culées et piliers de ponts	do	4 00	5,200	4 40	5,720	4 00	5,200	....	
7,100	do	Maçonnerie en pierres perdues	do	2 00	14,200	2 20	15,620	3 00	21,300	....	
660	Pds. lin.	Tuyaux en fonte, 3 pds. de diamètre à l'intérieur, 1 pc. d'épaisseur, posés dans le béton	p. pd. l.	25 00	16,500	38 50	25,410	14 00	9,240	....	

2	Arche.	Superst. de pont, pièces de bois, 100 pds. d'ouver. p. arche	4,400 00	8,800	4,840 00	9,680	4,000 00	8,000	....	
28,000	Pds. lin.	Pilotis enfoncés, 12 × 12 .... p. pd. l	0 40	11,200	0 44	12,320	0 40	11,200	....	
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.								
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc .... p. pd. l.	0 65	9,100	0 71½	10,010	0 50	7,000	....	Ajouté 7 pour cent.
1,700	do	16 × 10 do do .... do	0 62	1,050	0 68	1,156	0 45	765	....	
5,300	do	16 × 9 do do .... do	0 60	3,180	0 66	3,498	0 40	2,120	....	
1,200	do	14 × 12 do do .... do	0 50	600	0 55	660	0 50	600	....	
142,000	do	12 × 12 do do ou épinette rouge...... do	0 40	56,800	0 46	65,320	0 30	42,600	....	
8,000	do	12 × 9 do do do ...... do	0 39	3,120	0 43	3,440	0 30	2,400	....	
6,000	do	12 × 6 do do do ...... do	0 30	1,800	0 33	1,980	0 20	1,200	....	
1,300	do	12 × 4 do do do ...... do	0 25	325	0 27½	357½	0 12	156	....	
52,000	do	9 × 8 do do do ...... do	0 24	12,480	0 26½	13,780	0 18	9,360	....	
54,000	do	9 × 6 do do do ...... do	0 23	12,420	0 25½	13,770	0 12	6,480	....	
15,000	do	9 × 4 do do do ...... do	0 20	3,100	0 22	3,410	0 10	1,550	....	
300	do	8 × 6 do do do ...... do	0 20	60	0 22	66	0 12	36	....	
2,000	do	6 × 4 do do do ...... do	0 12	240	0 14	280	0 08	160	....	
2,000	do	Bois de 8 pouces aplani...... do ...... do	0 22	440	0 25	500	0 10	200	....	
56,000	P. M. P.	Madriers de pin ou d'épinette rouge.......... p. mille.	40 00	2,240	44 00	2,464	30 00	1,680	....	
2,000	do	Madriers de bois dur .... do	50 00	100	55 00	110	30 00	60	....	
103,000	Lbs.	Fer forgé, y compris chevilles, carvelles, liens, etc. par lb.	0 12	12,360	0 16½	16,995	8 00	8,240	....	
40,000	do	Fonte .... do	0 09	3,600	0 13½	5,400	7 00	2,800	....	
168,000	No.	Traverses .... p. ton.	0 35	58,800	0 44	73,920	0 25	42,000	....	
6,800	Ton'x.	Transport de rails et accessoires – moyenne 190 milles .... p. mille.	2 75	18,700	3 02	20,536	1 90	12,920	....	
70	Milles.	Pose de la voie .... p. vg c.	280 00	19,600	330 00	23,100	400 00	24,500	....	
245,000	Vgs. c.	Ballastage .... do	0 38	93,100	0 44	107,800	0 35	85,750	....	
20	Jeux.	Aiguilles et croisements .... par jeu.	50 00	1,000	55 00	1,100	20 00	400	....	
		Total....................	....	4,313,135	....	4,716,606½	....	4,347,847	....	4,652,197

ANNEXE No. 42—Soumission pour les travaux du chemin de fer Canadien du Pacifique—De la rivière à l'Aigle à Kéwatin, 67 milles—Tables des quantités et des prix.

Quantités approximatives.		Description des travaux.		F. B. McNamee et Cie. 1re colonne. Taux.	F. B. McNamee et Cie. 1re colonne. Montant.	F. B. McNamee et Cie. 2me colonne. Taux.	F. B. McNamee et Cie. 2me colonne. Montant.	Joseph Whitehead. 1re colonne. Tanx.	Joseph Whitehead. 1re colonne. Montant.	Joseph Whitehead. 2me colonne. Taux.	Joseph Whitehead. 2me colonne. Montant.
				$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts	$
250	Acres.	Déblai	p. acre.	50 00	12,500	50 00	12,500	30 00	7,500	30 00	7,500
30	do	Abattage à fleur de terre	do	60 00	1,800	60 00	1,800	50 00	1,500	50 00	1,500
150	do	Déracinement	do	100 00	15,000	100 00	15,000	75 00	11,250	75 00	11,250
4	do	Plateforme de bois en grume trav. les fondrières, moyenne de 16 pds. de prof. roc de broussailles.	do	400 00	1,600	400 00	1,600	500 00	2,000	500 00	2,000
5,000	Pds. lin.	Clôturage	p. pd. l.	0 15	750	0 15	750	0 06	300	0 06	300
900,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide—tranchées transv.	p. vg. c.	2 00	1,800,000	2 50	2,250,000	2 25	2,025,000	2 30	2,070,000
426 000	do	Emprunt dans le roc (voir art. 19 du mémoire	do	2 00	852,000	2 50	1,065,000	2 00	852,000	2 05	873,300
65,000	do	do détaché	do	1 00	65,000	1 00	65,000	1 25	81,250	1 25	81,250
1,392,000	do	Excavation dans la terre ordinaire (voir art. 17 et 18 du devis	do	0 35	487,200	0 40	556,800	0 32	445,440	0 34	473,280
		Emprunts de terre extra—taux spéciaux couvrant les frais de l'excavation et du charriage à grandes distances (voir art. 20 du mémoire), lorsque le charriage sera de plus d'un mille—									
1,265,000	do	Entre le 241me et le 273me mille	do	0 40	506 000	0 40	506,000	0 38	480,700	0 40	506,000
385,000	do	do 273me et le 289me do	do	0 40	154,000	0 40	154,000	0 34	130,900	0 36	138,600
250,000	do	do 293me et le 295me do	do	0 33	82,500	0 33	82,500	0 34	85,000	0 35	90,000
12,000	do	Fossés d'égoût au-delà des lim. de la voie ferrée	do	0 50	6,000	0 50	6,000	0 30	3,600	0 30	3,600
4,800	Pds. lin.	Egoûts souterrains	p. pd. l.	0 50	2,400	0 50	2,400	0 50	2,400	0 50	2,400
1,250	do	Passage de cours d'eau, dans le roc, 8 pieds de diamètre (2 vgs. c. p. pd. Linéaire	do	15 00	18,750	15 00	18,750	16 00	20,000	17 00	21,250
150	do	Passage de cours d eau dans le roc, 6 pieds de diamètre, (2 vgs c par pd. lin.)	do	9 00	1,350	9 00	1,350	14 00	2,100	14 00	2,100
1,800	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts	p. vg. c.	11 00	19,800	11 00	19,800	16 00	28,800	17 00	30,600
3,400	do	do ponceaux	do	9 00	30,600	9 00	30,600	14 00	47,600	14 00	47,600
410	do	Pavage	do	5 00	2,050	5 00	2,050	6 00	2,460	6 00	2,460
200	do	Béton	do	6 00	1,200	6 00	1,200	6 00	1,200	6 00	1,200
1,300	do	Caissons pour culées et piliers de ponts	do	1 50	1,950	1 50	1,950	5 00	6,500	5 00	6,500
7,100	do	Maçonnerie en pierres perdues	do	2 00	14,200	2 00	14,200	2 50	17,750	2 50	17,750
660	Pds. lin.	Tuyaux en fonte, 3 pds. de diamètre à l'intérieur, 1 pc. d'épaisseur, posés dans le béton	p. pd. l.	1 00	660	1 00	660	18 00	11,880	18 00	11,880

2	Arches.	Superstruc. de ponts, pcs. de bois, 100 pds. d'ouv. p. arche.	6,000 00	12,000	6,000 00	12,000	3,000 00	6,000	3,000 00	6,000
28,000	Pds. lin.	Piliers enfoncés, 12 × 12 pouces	0 30	8,400	0 30	8,400	0 40	11,200	0 40	11,200
		Bois équarri pour chevalets, ponceaux, ponts, etc.								
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc ... p. pd. l.	0 30	4,200	0 30	4,200	0 50	7,000	0 50	7,000
1,700	do	16 × 10 do do ... do	0 28	476	0 28	476	0 50	850	0 50	850
5,300	do	16 × 9 do do ... do	0 27	1,431	0 27	1,431	0 50	2,650	0 50	2,650
1,200	do	14 × 12 do do ... do	0 25	300	0 25	300	0 50	600	0 50	600
142,000	do	12 × 12 do do ou épinette rouge ... do	0 26	36,920	0 26	39,920	0 35	49,700	0 35	49,700
8,000	do	12 × 9 do do do ... do	0 22	1,760	0 22	1,760	0 30	2,400	0 30	2,400
6,000	do	12 × 6 do do do ... do	0 20	1,200	0 20	1,200	0 25	1,500	0 25	1,500
1,300	do	12 × 4 do do do ... do	0 15	195	0 15	195	0 20	260	0 20	260
52,000	do	9 × 8 do do do ... do	0 12	6,240	0 12	6,240	0 18	9,360	0 18	9,360
54,000	do	9 × 6 do do do ... do	0 10	5,400	0 10	5,400	0 18	9,720	0 18	9,720
15,500	do	9 × 4 do do do ... do	0 08	1,240	0 08	1,240	0 18	2,790	0 18	2,790
300	do	8 × 6 do do do ... do	0 08	24	0 08	24	0 18	54	0 18	54
2,000	do	6 × 4 do do do ... do	0 08	160	0 08	160	0 18	360	0 18	360
2,000	do	Bois de 8 pouces, aplani ... do	0 07	140	0 07	140	0 12	240	0 12	240
56,000	P. M P.	Madriers de pin ou d'épinette rouge ... par M.	20 00	1,120	20 00	1,120	30 00	1,680	30 00	1,680
2,000	do	do bois dur ... do	20 00	40	20 00	40	40 00	80	40 00	80
103,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc. par lb.	0 08	8,240	0 08	8,240	0 13	13,390	0 13	13,390
40,000	do	Fonte ... do	0 06	2,400	0 06	2,400	0 10	4,000	0 10	4,000
168,000	No.	Traverses ... chaque.	0 30	50,400	0 30	50,400	0 30	50,400	0 30	50,400
6,800	Ton'x.	Transport de rails et accessoires — moyenne du charroi, 190 milles ... par ton.	12 00	81,600	12 00	81,600	4 00	27,200	4 00	27,200
70	Milles.	Pose de la voie ... p. mille.	400 00	28,000	400 00	28,000	290 00	20,300	300 00	21,000
245,000	Vgs. c.	Ballastage ... p. vg. c.	0 30	73,500	0 30	73,500	0 40	98,000	0 40	98,000
20	Jeux.	Aiguilles et croisements ... par jeu.	75 00	1,500	75 00	1,500	10 00	200	10 00	200
		Total ...	...	4,404,196	...	5,136,796	...	4,587,061	...	4,722,954

ANNEXE No. 42—*Suite.*—Soumission pour travaux sur le chemin de fer Canadien du Pacifique—De la Rivière à l'Aigle à Kéwatin, 67 milles—Cédule des quantités et des prix—*Suite.*

Quantités approximatives.		Description des travaux.		Ferguson, Symmes, Mitchell et Cie.				Loss et McRae.			
				1re colonne.		2me colonne.		1re colonne.		2me colonne.	
				Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
				$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
250	Acres.	Déblai	pr. acre.	25 00	6,250	26 25	6,562½	40 00	10,000	40 00	10,000
30	do	Abattage à fleur de terre	do	40 00	1,200	42 00	1,260	50 00	1,500	50 00	1,500
150	do	Déracinement	do	155 00	23,250	163 00	24,450	100 00	15,000	100 00	15,000
4	do	Plateforme en bois de grume traversant les fondrières, moy. de 16pcs. de prof., recouv. de brous.	do	4,356 00	17,424	4,575 00	18,300	800 00	3,200	800 00	3,200
5,000	Pds. lin.	Clôturage	p. pd. l.	0 06	300	0 07	350	0 30	1,500	0 35	1,750
900,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide—tranchée transv.	p. vg. c.	2 15	1,935,000	2 26	2,034,000	2 25	2,025,000	2 50	2,250,000
426,000	do	Emprunts dans le roc (Voir art. 19 du mémoire)	do	2 05	873,300	2 15	915,900	1 75	745,500	1 75	745,500
65,000	do	Excavation dans le *roc détaché*	do	1 10	71,500	1 15	74,750	1 50	97,500	1 50	97,500
1,392,000	do	do dans la *terre*, ordinaire (Voir articles 17 et 18 du devis)	do	0 34	473,280	0 36	501,120	0 30	417,600	0 35	487,200
		Emprunts de terre extra—taux spéciaux couvrant les frais de l'excavation et du charriage à grandes distances (voir art. 20 du mémoire), lorsque le charriage sera de plus d'un mille—									
1,265,000	do	Entre le 241e et le 273e mille	do	0 41	556,600	0 46	581,900	0 40	506,000	0 45	569,250
385,000	do	do 273e et le 289e do	do	0 39	150,150	0 41	157,850	0 40	154,000	0 40	154,000
250,000	do	do 293e et le 295e do	do	0 38	95,000	0 40	100,000	0 35	87,500	0 40	100,000
12,000	do	Fossés d'égout., au-delà des limites de la voie fer.	do	0 30	3,600	0 32	3,840	0 25	3,000	0 35	4,200
4,800	Pds. lin.	Egoûts souterrains	p. pd. l.	0 50	2,400	0 53	2,544	0 75	3,600	1 00	4,800
1,250	do	Passage de cours d'eau, dans le roc, 8 pds. de diamètre (2 verges cubes par pied linéaire)	do	18 00	22,500	19 00	23,750	12 00	15,000	14 00	17,500
150	do	Passage de cours d'eau, dans le roc, 6 pds. de diamètre (1 verge cube par pied linéaire)	do	10 00	1,500	10 50	1,575	8 00	1,200	9 00	1,350
1,800	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts	do	12 00	1,600	12 50	22,500	20 00	36,000	22 00	39,600
3,400	do	do ponceaux	do	10 00	34,000	10 50	35,700	12 00	40,800	14 00	47,600
410	do	Pavage	do	8 00	3,280	8 50	3,485	4 00	1,640	4 00	1,640
200	do	Béton	do	8 00	1,600	8 40	1,680	10 00	2,000	10 00	2,000
1,300	do	Caissons pour culées et piliers de ponts	do	5 00	6,500	5 25	6,825	4 00	5,200	5 00	6,500
7,100	do	Maçonnerie en pierres perdues	do	3 50	24,850	3 70	26,270	2 00	14,200	2 00	14,200
660	Pds. lin.	Tuyaux de fonte, 3 pds de diamètre à l'intérieur, 1 pouce d'épaisseur, posés dans le béton	do	25 00	16,500	25 00	16,500	5 00	3,300	5 00	3,300

2	Arches.	Superst. de ponts, pièces de bois, 100 pds. d'ouv. p. arche	3,500 00	7,000	3,700 00	7,400	6,000 00	12,000	6,000 00	12,000
28,000	Pds. lin.	Piliers enfoncés, 12 × 12 pouces.......... p. pd. l.	0 45	12,600	0 48	13,440	1 50	42,000	1 50	42,000
		Bois équarri pour chevalets, ponts, ponceaux, etc.								
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc.......... p. pd. l.	0 42	5,880	0 44	6,160	1 25	17,500	1 25	17,500
1,700	do	16 × 10 do do .... do	0 42	714	0 44	748	1 00	1,700	1 00	1,700
5,300	do	16 × 9 do do .... do	0 40	2,120	0 42	2,226	0 75	3,975	0 75	3,975
1,200	do	14 × 12 do do .... do	0 40	480	0 42	504	0 75	900	0 75	900
112,000	do	12 × 12 do do ou épinette rouge.......... do	0 35	49,700	0 37	52,540	0 70	99,400	0 70	99,400
8,000	do	12 × 9 do do do .... do	0 33	2,640	0 35	2,800	0 60	4,800	0 60	4,800
6,000	do	12 × 6 do do do .... do	0 25	1,500	0 26	1,560	0 40	2,400	0 40	2,400
1,300	do	12 × 4 do do do .... do	0 25	325	0 27	351	0 25	325	0 25	325
52,000	do	9 × 8 do do do .... do	0 25	13,000	0 26	13,520	0 20	10.400	0 20	10,400
54,000	do	9 × 6 do do do .... do	0 25	13,500	0 27	14,580	0 20	10,800	0 20	10,800
15,500	do	9 × 4 do do do .... do	0 22	3,410	0 23	3,565	0 18	2,790	0 18	2,790
300	do	8 × 6 do do do .... do	0 22	66	0 23	69	0 18	54	0 18	54
2,000	do	6 × 4 do do do .... do	0 20	400	0 21	420	0 15	300	0 15	300
2,000	do	Bois de 8 pcs., aplani, pin blanc do .... do	0 17	340	0 18	360	0 15	300	0 15	300
56,000	P. M.P.	Madriers de pin ou d'épinette rouge .... par M.	30 00	1,680	32 00	1,792	60 00	3,360	60 00	3,360
2.000	do	Madriers de bois dur .... do	30 00	60	32 00	64	100 00	200	100 00	200
103,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc. per lb.	0 13	13,390	0 13	13,390	0 20	20,600	0 20	20,600
40,000	do	Fonte .... do	0 11	4,400	0 11	4,400	0 15	6,000	0 15	6,000
168,000	No.	Traverses .... par tie.	0 35	58,800	0 37	62,160	0 50	84,000	0 55	92,400
6,800	Ton'x.	Transport de rails et accessoires - moyenne, 190 milles .... p. tonne.	4 00	27,200	4 25	28,900	16 00	108,800	20 00	136,000
70	Milles.	Pose de la voie .... p. mille.	300 00	21,000	320 00	22,400	400 00	28,000	450 00	31,500
215,000	Vgs. c.	Ballastage .... pr. vg.c.	0 41	100,450	0 43	105,350	0 50	122,500	0 55	134,750
20	Jeux.	Aiguilles et croisements .... pos. de ch. jeu.	20 00	400	21 00	420	60 00	1,200	75 00	1,500
		Total..........	....	4,632,639	....	4,920,230½	....	4,774,544	....	5,213,544

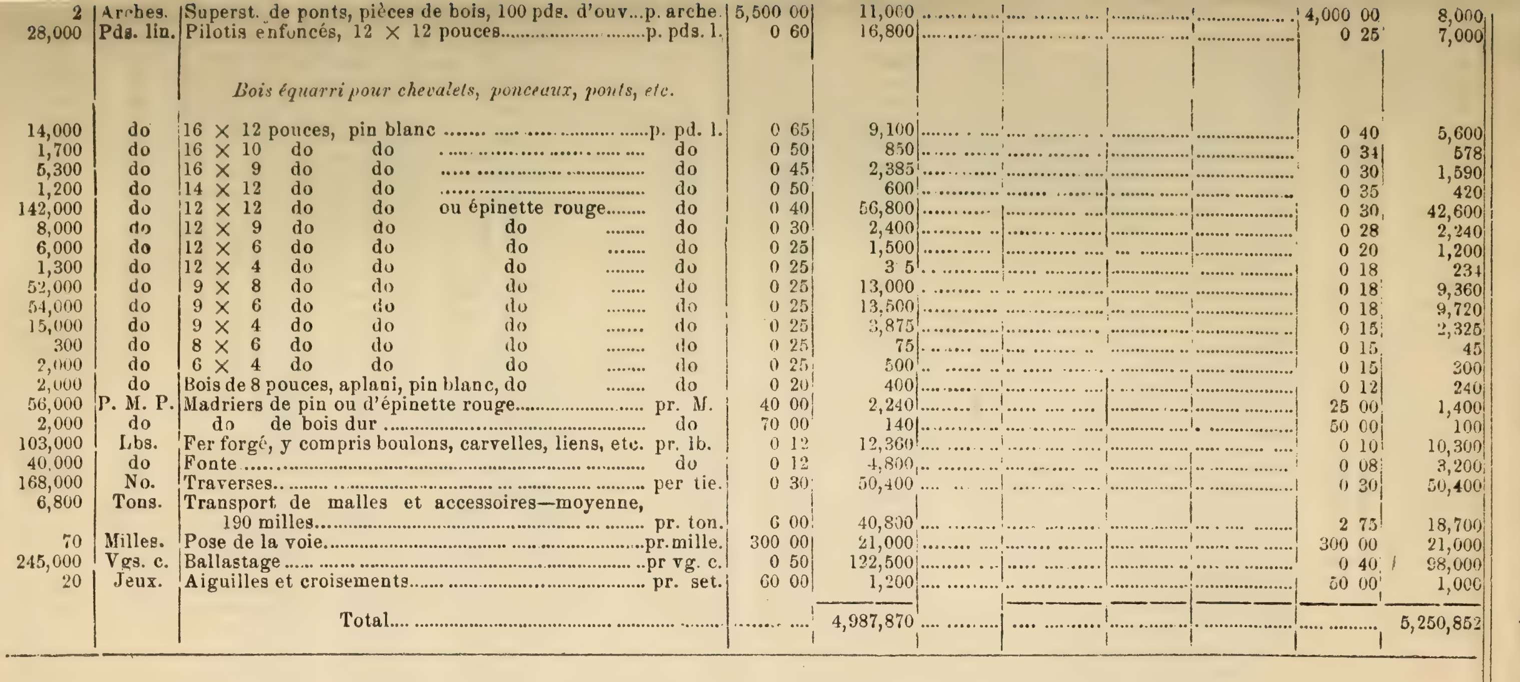
ANNEXE No. 42—*Suite.*—Soumission pour les travaux du chemin de fer Canadien du Pacifique—De la rivière à l'Aigle à Kéwatin, 67 milles—Table des quantités et des prix.—*Suite.*

Quantités approximatives.		Description des travaux.	Denis O'Brien. 1re colonne. Taux.	Denis O'Brien. 1re colonne. Montant.	Denis O'Brien. 2me colonne. Taux.	Denis O'Brien. 2me colonne. Montant.	Robert H. McGreevy. 1re colonne. Taux.	Robert H. McGreevy. 1re colonne. Montant.	Robert H. McGreevy. 2me colonne. Taux.	Robert H. McGreevy. 2me colonne. Montant.
			$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
250	Acres.	Déblai ... pr. acre.	60 00	15,000	...	Ajoutez 5 pour cent.	40 00	10.000	...	Ajoutez 20 pour cent. $966,601.
30	do	Abattage à fleur de terre ... do	60 00	1,800	...		40 00	1,200	...	
150	do	Déracinement ... do	100 00	15,000	...		175 00	26,250	...	
4	do	Plateforme de bois en grume trav. les fondrières, moy. de 16 pieds de prof rec. de broussailles.... do	3,000 00	12,000	...		600 00	2,400	...	
5,000	Pds lin.	Clôturage ... pr. pd l.	0 12	600	...		0 15	750	...	
900,000	Vgs. c.	Excavation dans le roc solide—tranchées transv..pr vg.c.	2 00	1,800,000	...		2 40	2,160,000	...	
426,000	do	Emprunts dans le roc (voir art. 19 du mémoire) .. do	2 25	958,500	...		2 00	852,000	...	
65,000	do	Excavation do détaché ... do	0 50	32,500	...		0 80	52,000	...	
1,392,000	do	do dans la terre ordinaire (voir art. 17 et 18 du devis) ... do	0 35	487,200	...		0 32	445,440	...	
		Emprunts de terre extra—taux spéciaux couvrant les frais de l'excavation et du charriage à grandes distances (voir art. 20 du mémoire), lorsque le charriage sera de plus d'un mille—								
1,265,000	do	Entre le 241me et le 273me mille... do	0 55	695,750	...		0 45	569,250	...	
385,000	do	do 273me et le 289me do ... do	0 50	192,500	...		0 43	165,550	...	
250,000	do	do 293me et le 295me do ... do	0 45	112,500	...		0 42	105,000	...	
12,000	do	Fossés d'égout. au-delà des limites de la voie fer.. do	0 50	6,000	...		0 20	2,400	...	
4,800	Pds. lin	Egouts souterrains ... pr. pd l.	2 00	9,600	...		0 50	2,400	...	
1,250	do	Passage de cours d'eau, dans le roc, 8 pds. de diamètre (2 vgs. cub. par pd. lin.) ... do	30 00	37,500	...		12 00	15,000	...	
150	do	Passage de cours d'eau dans le roc, 6 pds de diamètre (2 vgs cub. par pd. lin.)... do	20 00	3,000	...		7 50	1,125	...	
1,800	Vgs. c.	Maçonnerie de ponts ... pr. vg.c.	15 00	27,000	...		16 00	28,800	...	
3,400	do	do ponceaux ... do	12 00	40,800	...		10 00	34,000	...	
410	do	Pavage ... do	4 00	1,640	...		4 00	1,640	...	
200	do	Béton ... do	8 00	1,600	...		10 00	2,000	...	
1,300	do	Caissons pour culées et piliers de ponts... do	3 00	3,900	...		10 00	13,000	...	
7,100	do	Maçonnerie en pierres perdues ... do	1 00	7,100	...		4 00	28,400	...	
660	Pds lin.	Tuyaux de fonte, 2 pieds de diamètre à l'intérieur, 1 pouce d'épaisseur, posés dans le béton. ... pr. pd. l.	10 00	6,600	...		50 00	33,000	...	

2	Arches.	Superst. de ponts, pièces de bois, 100 pds. d'ouv...p. arche	8,000 00	16,000		3,500 00	7 000	
28,000	Pds. lin.	Pilotis enfoncés, 12 × 12 pouces ..... p. pd. l.	0 50	14,000		0 80	22,400	
		Bois équarri pour chevalets, ponts et ponceaux, etc.						
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc ..... p. pd. 1	0 50	7,000		0 30	4,200	
1,700	do	16 × 10 do do ..... do	0 50	850		0 30	510	
5,300	do	16 × 9 do do ..... do	0 50	2,650		0 25	1,325	
1,200	do	14 × 12 do do ..... do	0 50	600		0 25	300	
142,000	do	12 × 12 do do ou épinette rouge..... do	0 40	56,800	Ajoutez 5 p. cent.	0 25	35,500	Ajoutez 20 pour cent. $966,601.
8,000	do	12 × 9 do do do ..... do	0 40	3,200		0 20	1,600	
6,000	do	12 × 6 do do do ..... do	0 30	1,800		0 15	900	
1,300	do	12 × 4 do do do ..... do	0 30	390		0 10	130	
52,000	do	9 × 8 do do do ..... do	0 30	15,600		0 15	7,800	
54,000	do	9 × 6 do do do ..... do	0 30	16,200		0 10	5,400	
15,500	do	9 × 4 do do do ..... do	0 20	3,100		0 07	1,085	
300	do	8 × 6 do do do ..... do	0 20	60		0 10	30	
2,000	do	6 × 4 do do do ..... do	0 20	400		0 05	100	
2,000	do	Bois de 8 pouces aplani do ..... do	0 20	400		0 05	100	
56,000	P. M P.	Madriers de pin ou d'épinette rouge..... par M.	40 00	2,240		60 00	3,360	
2,000	do	Madriers de bois dur ..... do	50 00	100		100 00	200	
103,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc. do	0 12	12,360		0 15	15,450	
40,000	do	Fonte ..... do	0 10	4,000		0 06	2,400	
168,000	Nombre.	Traverses ..... chaque.	0 30	50,400		0 20	33,600	
6,800	Ton'x.	Transport de rails et accessoires—moyenne, 190 milles ..... par ton.	1 50	10,200		4 50	30,600	
70	Milles	Pose de la voie ..... p. mille.	200 00	14,000		300 00	21,000	
245,000	Vgs. c.	Ballastage ..... p vg c.	0 30	73,500		0 35	85,750	
20	Jeux.	Aiguilles et croisements ..... pos. de ch jeu.	40 00	800		30 00	600	
		Total		4,774,740	5,013,477		4,833,005	5,799,606

ANNEXE No. 12—*Suite.*—Soumission pour les travaux sur le chemin de fer Canadien du Pacifique—De la Rivière de l'Aigle à Kéwatin, 67 milles—Liste des quantités et des prix.—*Suite,*

Quantités approximatives.		Description des travaux.		Hunter, Murray et Booth.				Hurlbert, Crennell et Campbell.			
				1re colonne.		2me colonne.		1re colonne.		2me colonne.	
				Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.	Taux.	Montant.
				$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$	$ cts.	$
250	Acres.	Déblai	p. acre.	30 00	7,500					5 00	1,250
30	do	Abattage à fleur de terre	do	20 00	600					25 00	750
150	do	Déracinement	do	80 00	12,000					80 00	12,000
4	do	Plateforme de bois en grume trav. les fondrières, moy. de 16 pcs. de prof., recouv. de broussail.	do	1,200 00	4,800					1,000 00	4,000
5,000	Pds. lin.	Clôturage	p. pd. l.	0 20	1,000					0 20	1,000
900,000	Vgs. c.	Excav. dans le roc solide—tranchée transversale	p. vg. c.	2 40	2,205,000					2 00	1,800.000
426,000	do	Emprunt de roc (Voir l'art. 10 du mémoire)	do	2 00	852,000					2 00	852,000
65,000	do	Excavation dans le roc détaché	do	1 00	65,000					1 20	78,000
1,392,000	do	Excavation dans la terre ordinaire, (voir les articles 17 et 18 du devis)	do	0 35	487,200					0 50	696,000
		Exprunt de terre extra—taux spéciaux couvrant les frais de l'excavation et du charriage à grande distance (voir l'art. 20 du mémoire), lorsque le charriage sera de plus d'un mille—									
1,265,000	do	Entre le 241me et le 273me mille	do	0 50	632,500					0 75	1,048,750
385,000	do	do 273me et le 289me do	co	0 50	197,500					0 60	231,000
250,000	do	do 293me et le 295me do	do	0 50	125,000					0 50	125,000
12,000	do	Fossés d'égout. au-delà des lim. de la voie ferrée	do	0 60	7,200					0 50	6,000
4,800	Pds. lin.	Egoûts souterrains	p. pd. l.	1 50	7,200					0 50	2,400
1,250	do	Passage de cours d'eau, dans le roc, 8 pds. de diamètre, (2 verges cubes par pied lin.	do	30 00	37,500					10 00	12,500
150	do	Passage de cours d'eau dans le roc, 6 pds. de diamètre, 1 verge cube par pied lin.)	do	20 00	3,000					10 00	1,500
1,800	Pds lin.	Maçonnerie de ponts	p. v. c	20 00	36,000					10 00	18,000
3,400	do	do ponceaux	do	12 00	40,800					6 00	20,400
410	do	Pavage	do	7 00	2,870					4 00	1,640
200	do	Béton	do	12 00	2,400					6 00	1,200
1,300	do	Caissons pour culées et piliers de ponts	do	6 00	7,800					3 00	3,900
7,100	do	Maçonnerie en pierres perdues	do	3 50	24,850					2 00	14,200
660	Pds. lin.	Tuyaux de fonte, 3 pds. de diamètre à l'intérieur, 1 pouce d'épaisseur, posés dans le béton	p. pd. l.	60 00	39,600					3,650 00	24,090



2	Arches.	Superst. de ponts, pièces de bois, 100 pds. d'ouv...p. arche.	5,500 00	11,000					4,000 00	8,000
28,000	Pds. lin.	Pilotis enfoncés, 12 × 12 pouces.....p. pds. l.	0 60	16,800					0 25	7,000
		Bois équarri pour chevalets, ponceaux, ponts, etc.								
14,000	do	16 × 12 pouces, pin blanc .....p. pd. l.	0 65	9,100					0 40	5,600
1,700	do	16 × 10 do do ..... do	0 50	850					0 34	578
5,300	do	16 × 9 do do ..... do	0 45	2,385					0 30	1,590
1,200	do	14 × 12 do do ..... do	0 50	600					0 35	420
142,000	do	12 × 12 do do ou épinette rouge..... do	0 40	56,800					0 30	42,600
8,000	do	12 × 9 do do do ..... do	0 30	2,400					0 28	2,240
6,000	do	12 × 6 do do do ..... do	0 25	1,500					0 20	1,200
1,300	do	12 × 4 do do do ..... do	0 25	3 5					0 18	234
52,000	do	9 × 8 do do do ..... do	0 25	13,000					0 18	9,360
54,000	do	9 × 6 do do do ..... do	0 25	13,500					0 18	9,720
15,000	do	9 × 4 do do do ..... do	0 25	3,875					0 15	2,325
300	do	8 × 6 do do do ..... do	0 25	75					0 15	45
2,000	do	6 × 4 do do do ..... do	0 25	500					0 15	300
2,000	do	Bois de 8 pouces, aplani, pin blanc, do ..... do	0 20	400					0 12	240
56,000	P. M. P.	Madriers de pin ou d'épinette rouge..... pr. M.	40 00	2,240					25 00	1,400
2,000	do	do de bois dur ..... do	70 00	140					50 00	100
103,000	Lbs.	Fer forgé, y compris boulons, carvelles, liens, etc. pr. lb.	0 12	12,360					0 10	10,300
40,000	do	Fonte ..... do	0 12	4,800					0 08	3,200
168,000	No.	Traverses..... per tie.	0 30	50,400					0 30	50,400
6,800	Tons.	Transport de malles et accessoires—moyenne, 190 milles..... pr. ton.	6 00	40,800					2 75	18,700
70	Milles.	Pose de la voie.....pr. mille.	300 00	21,000					300 00	21,000
245,000	Vgs. c.	Ballastage.....pr vg. c.	0 50	122,500					0 40	98,000
20	Jeux.	Aiguilles et croisements..... pr. set.	60 00	1,200					50 00	1,000
		Total.....		4,987,870						5,250,852

(*Annexe no.* 43.)

BIG MIMINIGASH, COMTÉ DU PRINCE, I.P.-E.

Soumission.

Le soussigné offre par les présentes à l'honorable ministre des travaux publics, de bien exécuter et terminer d'une manière satisfaisante, tous les travaux projetés à Big Miminigash, comté de Prince, Ile du Prince-Edouard, conformément aux plans et devis qui ont été exhibés, et de fournir tout l'outillage et la main-d'œuvre nécessaires, pour la somme totale de—

Lauring Parry	$3,670 00
Callaghan et Foley	3,975 00
Richard Adams	4,000 00
Patrick Foley	4,200 00
Duncan McRae	4,360 00
James Barclay	4,444 00
James Brown	4 799 00
Delaney et Cunningham	5,620 00
W. Matheson	5,950 00
Ben. Haywood	6,850 00
L. Doyle	6,975 00
A. McWilliams	7,000 00
John Crawford	7,500 00
Pierce Doyle	7,575 00
D. J. McDonald	7,759 80

et se déclare prêt à passer un contrat d'entreprise; et offre comme caution de sa fidèle exécution les deux personnes ci-après mentionnées.

(*Annexe no.* 44.)

Liste des soumissions reçues à Prince-Arthur's-Landing jusqu'à 4 hrs. p. m. le 20 juillet 1878, à la suite de l'annonce portant la date du 1er juillet pour l'achèvement et la conversion de l'édifice connu sous le nom de *Neebing Hotel* en bureaux publics, etc., etc., pour le chemin de fer Canadien du Pacifique :—

1. Edmond Inglas	$3,261 00
2. Geo. Lautenschlager	3,600 00
3. James Conmee	3,995 00
4. A. O'Connor	4,000 00
5. Geo. L. Oliver	4,3 0 00
6. Law Building and Manufacturing Company	4,395 00
7 David Smith	4,487 00

RÉPONSE

(165)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 25 mars 1879 ;—Pour copie de tous documents, correspondance, etc., concernant la réclamation de M. Ryland pour l'intérêt qui lui est dû sur la moitié de la somme qui lui a été adjugée par sentence arbitrale du juge en chef Carter et payable par le Canada ; avec le rapport du ministre de la justice, (M. Blake), en janvier ou février 1877, par lequel il suggérait que les gouvernements locaux de Québec et d'Ontario devraient être appelés à payer conjointement le montant réclamé, ce rapport étant un document public et non confidentiel.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 8 mai 1879.

RÉPONSE

(166)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 avril 1879 ;—Pour un état indiquant en détail la somme totale dépensée pour l'addition faite à "l'édifice de l'ouest ;" aussi pour copie de tous contrats y relatifs.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 8 mai 1879.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

(167)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 31 mars 1879;—Pour un état de toutes les réclamations faites pour dommages causés par des barrages de cours d'eau pour les fins du canal Rideau, depuis le 1er janvier 1872, et pour tous papiers et rapports qui s'y rattachent; et indiquant de quelle manière on a disposé de ces réclamations.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 8 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(168)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879;—Pour un état indiquant les montants payés depuis 1875 jusqu'à ce jour, à M. Jean-Baptiste Dusseault, marchand de L'Islet, dans le comté de L'Islet:—1o. Pour avoir agi comme inspecteur ou surintendant des travaux de construction d'un phare au quai de la Rivière-Ouelle ou de St. Denis, dans le comté de Kamouraska;—2o. Pour avoir agi comme inspecteur ou surintendant des travaux de construction d'un phare sur le rocher dit "Algernon Rock" situé dans le fleuve St. Laurent; —3o. Pour avoir agi comme surveillant et inspecteur des travaux de réparation faits au quai de L'Islet. Spécifiant dans chacun des cas, le montant qui a été donné à M. Arthur Dusseault, fils du dit Jean-Baptiste Dusseault. Aussi, copie de toutes lettres, rapports, comptes, bordereaux de paie, et correspondances, entre le dit J.-B. Dusseault et le département des travaux publics, ou les ingénieurs du dit département ayant charge des travaux à faire dans le fleuve St. Laurent, ainsi que de tous documents quelconques relatifs à ces travaux. Ainsi, copie d'une certaine demande faite en 1870 par le dit Jean-Baptiste Dusseault au département des travaux publics pour être nommé gardien du quai de L'Islet.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 8 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(169)

A un ORDRE de la CHAMBRE des COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;—pour la production d'un état indiquant la quantité de vieux rails de fer que le gouvernement possède ; 2o. le nom des compagnies auxquelles on a prêté des vieux rails et les conditions de ce prêt ; 3o. où se trouvent actuellement les rails dont le gouvernement peut disposer.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 8 mai 1879.

No. 1.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT de la quantité de vieux rails de fer en disponibilité le 31 mars 1879, et où ils sont actuellement.

—	Quantité.			
	Ton'x.	Qtx.	Qrts.	Lbs.
Entre Halifax et Pictou, Truro et Amherst	1,141	14	0	12
" Amherst et St. Jean	1,425	8	2	8
" Moncton et Newcastle	41	14	3	8
" Newcastle et Campbellton	17	14	1	24
" Campbellton et St. Octave	84	18	0	24
" St Octave et la Rivière-du-Loup	36	18	0	24
	2,748	8	1	16

E. et O. E.

THOMAS FOOT,
Comptable.
D. POTTINGER.

MONCTON, N.B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT de la quantité de rails de fer au rebut le 31 mars 1879, et où ils sont actuellement.

—	Quantité.			
	Ton'x.	Qtx.	Qrts.	Lbs.
Entre Halifax et Pictou, Truro et Amherst	1,914	19	2	16
" Amherst et St. Jean	1,395	4	1	4
" Moncton et Newcastle	161	4	2	16
" Newcastle et Campbellton	3	16	1	0
" Campbellton et St. Octave	5	10	0	0
" St. Octave et Rivière-du-Loup	8	18	3	0
	3,489	13	2	8

RÉCAPITULATION.

Vieux rails de fer encore bons	2,748	8	1	16
Rails de fer au rebut	3,489	18	2	8
	6,238	1	3	24

E. et O. E.

THOMAS FOOT,
Comptable.
D. POTTINGER.

MONCTON, N.B.

No. 2.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT indiquant le nom des compagnies auxquelles des rails de fer ont été prêtés.

Date	Quantité et espèce.	Taux.	Montant.	Total.
1876.	*Chemin de fer de St. Martin à Upham.*	$ cts.	$ cts.	$ cts
Juillet........	6,731 pds. vieux rails (60t. 1 qtx. 3q. 24 lbs.)	20 00	1,201 96	
do	73,980 lbs. vieux coussinets en fonte, par 2,000 lbs......	20 00	739 80	
do	11,900 vieilles carvelles............	0 00½	178 50	
Août......	5,966 pds. vieux rails (53t. 5 qtx. 5q. 12 lbs.)............	20 00	1,065 36	
do	840 pds. do (7t. 10qtx.)............	20 00	150 00	
do	2,840 coussinets en f. 71,000 lbs., à $20 par 2,000 lbs.		710 00	
do	1 aiguille de croisement............		30 00	
Septembre...	5 880 pds. vieux rails (52t. 10 qtx.)............	20 00	1,050 00	
do	41,900 carvelles	0 01½	628 50	
Octobre	28,696 pds. vieux rails (256t. 4 qtx. 2q. 6 lbs.)	20 00	5,124 55	
Novembre....	12,300 clés	10 00	123 00	
do	41,300 lbs. coussinets en fonte	20 00	413 00	
do	161,850 lbs. do	20 00	1,618 50	
do	21,200 clés............	10 00	212 00	
do	100,100 vieux coussinets en fonte............	20 00	1,001 00	
do	142,200 do	20 00	1,422 20	
do	97,900 do	20 00	979 00	
do	6,230 vieux rails en fer (55t. 12 qtx. 2q.)	20 00	1,112 50	
do	29,930 do (267t. 4 qtx. 2q. 12 lbs.)............	20 00	5,344 62	
Décembre....	76,050 lbs. vieux coussinets en fonte............	20 00	760 50	
do	169,100 coussinets en fonte............	20 00	1,671 00	
do	242t. 12 qtx. 2q. 12 lbs. rails en fonte	20 00	4,852 61	
1877.				
Janvier.......	91t. 5 qtx. 10q. 10 lbs. rails en fonte............	20 00	1,825 09	
do	33,500 clés............	....	351 75	
Avril	185t. 15 qtx. 2q. 4 lbs. rails en fonte	20 00	3,715 63	
do	502,050 coussinets en fonte............	....	5,020 50	
do	18,000 clés	10 50	189 00	
Juillet.......	76t. 0 qtx. 3q. 16 lbs. rails en fonte............	20 00	1,532 68	
do	94 5 0 20 do	20 00	1,885 18	
Octobre	36,030 vieilles carvelles............	....	360 30	
Novembre....	485t. 4 qtx. 0q. 2 lbs. vieux rails en fer	20 00	9,704 02	
do	219 2 0 6 do	20 00	4,382 14	
do	99 6 2 12 do	20 00	1,986 61	
do	34,300 lbs. éclisses............	....	1,029 00	
do	4,377 do boulons et noix............	....	175 08	
do	22,480 lbs. éclisses	....	674 40	
do	365 coussinets-manchons	....	182 50	
do	1,560 lbs. éclisses............	....	42 80	
do	397 do boulons et noix............	....	15 88	
do	107 coussinets en fonte (2,675 lbs.)............	0 01	26 75	
1878.				
Novembre....	431t. 1 qtx. 2q. 12 lbs. vieux rails............	20 00	8,621 61	
do	136 0 3 26 do vieux coussinets en fonte...	20 00	3,047 50	
Décembre....	2,825 coussinets-manchons	0 25	706 25	
do	54t. 19 qtx. 12 lbs. vieux rails............	20 00	1,099 11	
do	5,400 lbs. éclisses............	0 02	108 00	
do	1,080 do boulons............	0 03	32 40	
				77,106 78

No. 2.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—*Suite.*

ETAT indiquant le nom des compagnies auxquelles des rails de fer ont été prêtés. —*Suite.*

Date.	Quantité et espèce.	Taux.	Montant.	Total.
1876.	*Embranchement de Hillsboro.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Août.	114 coussinets en f., 2,850 lbs., à $20 par 2,000 lbs.		28 50	
do	343 coussinets-manchons	60 00	205 80	
do	11,155 pds. vieux rails (97t. 2 qtx. 0q. 18 lbs.)	20 00	1,942 16	
Décembre	25,587 pds. do (205t. 6 qtx. 2q. 18 lbs.)	20 00	4,106 66	
1877.				
Février	778 coussinets-manchons		311 20	
do	1,872 lbs. coussinets en fonte		18 72	
do	4 poteaux d'arrêt		2 40	
do	3 leviers de tiges de connexion		9 00	
do	3 tiges de connexion		3 75	
do	2t. rails en fer, aiguilles de croisement		60 00	
				6,688 19
1876.	*Companie d'acier du Canada.*			
Janvier	11,945 pds. vieux rails (106t. 13 qtx. 0q. 0 lbs.)	20 00	2,133 00	
Mai	21,308 pds. do (190t. 5 qtx. 0q. 10 lbs.)	20 00	3,805 08	
Juin	15,978 pds. do (142t. 13 qtx. 1q. 6 lbs.)	20 00	2,853 30	
Juillet	4,610 pds. do (41t. 3 qtx. 0q. 24 lbs.)	20 00	823 21	
do	195 prs. vieilles éclisses, 3,042 lbs	0 01½	45 63	
do	780 vieux boulons et noix, 1,072 lbs	0 02	21 44	
1877.				
Octobre	4 coussinets en fer forgé	2 00	8 00	
do	113t. 15 qtx. vieux rails	20 00	2,275 00	11,964 66
1875.	*Embranchement de Chatham.*			
Novembre	9,272 pds. vieux rails (82t. 15 qtx. 2q. 24 lbs.)	20 00	1,655 71	
do	2 coussinets en fer forgé pour aiguille	3 00	6 00	
do	150 lbs. de carvelles	0 03	4 50	
do	1 aiguille élastique		135 00	
Décembre	3,595 pds. vieux rails (32t. 1 qtx. 3q. 24 lbs.)	20 00	641 96	
do	38,267 pds. do (341t. 13 qtx. 1q. 16 lbs.)	20 00	6,833 39	
do	5 tiges de connexion		10 00	
Janvier	1,500 coussinets-manchons		1,020 00	
Février	Star Manuf. Co., modific. de 411 coussinets-manchons.	0 32	131 52	
do	6,342 pds. vieux rails (56t. 12 qtx. 2q. 0 lbs.)	20 00	1,132 50	
Mars	Star Manufacturing Co., modification de 411 coussinets-manchons	0 35	143 85	
Avril	Jas. Fisher, charroi de carvelles pour l'embr. Chatham		5 00	
do	Star Manufacturing Co., modification de 447 coussinets-manchons	0 35	156 45	
do	9 lbs. boulons et noix	6 00	0 70	
do	1 rondelle, 12, 1 levier de tige de connexion		6 12	
1876.				
Avril	1 écrou		0 10	
do	11,989 pds. vieux rails (101t. 13 qtx. 3q. 20 lbs)	20 00	2,033 93	
do	James Fisher, charroi de 9 tonn. de carv. jus. Newcastle		8 00	

No. 2.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—*Suite.*

ETAT indiquant le nom des compagnies auxquelles des vieux rails de fer ont été prêtés.—*Suite.*

Date.	Quantité et espèce.	Taux.	Montant.	Total.
1876.	*Embranchement de Chatham*—Suite.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Mai	Cie. manufacturière dite Star, modification de 1,822 coussinets-manchons	0 35	637 74	
do	Cie. manufacturière dite Star, modification de 500 coussinets-manchons	0 35	175 00	
do	Cie. manuf. dite Star, modif. de 2,322 couss.-manchons	0 32	743 04	
do	19,871 pieds de vieux rails (177t. 8 qtx. 1q. 26 lbs.)	20 00	3,548 48	
Juin	6,000 coussinets-manchons	0 67	402 00	
do	11,999 pds. de vieux rails (107t. 2 qtx. 2 q. 20 lbs.)	20 00	2,142 68	
Juillet	73,260 vieux coussinets en fonte		732 60	
do	6,464 pds. de vieux rails (57t. 14 qtx. 1q. 4 lbs.)	20 00	1,154 29	
Novembre	3,150 do 28 2 2 0	20 00	562 00	
1877.				
Septembre	37 coussinets-manchons		18 50	
do	2 jeux d'aiguilles		30 00	
do	2 aiguilles de croisement		50 00	
Octobre	5t. 4 qtx. 1q. 24 lbs. de rails	20 00	104 47	
do	9 2 3 7 do	20 00	182 81	
do	25 coussinets		12 50	
do	2 cadres d'aiguille		6 00	
do	2 tiges de connexion		3 00	
do	2 coussinets pour aiguilles		5 00	
do	500 coussinets en fonte		6 00	
				24,439 84
1875.	*Chemin de fer d'embranchement d'Elgin.*			
Août	Bordereau des cantonniers, division ouest, travail extra.		12 60	
Septembre	do do do		65 70	
do	12 marteaux	1 55	18 60	
do	12 pinces	3 40	40 80	
do	6 jauges	0 70	4 20	
do	1 aiguille de croisement en fer		30 00	
do	64,124 pds. de vieux rails (572t. 10 qtx. 2q. 24 lbs.), à $20 par 2,240 lbs		11,450 71	
do	25,550 couss. en fonte, 664,310 lbs., à $20 p. 2,000 lbs		6,643 10	
do	63,680 lbs. de vieilles carvelles	0 01½	955 20	
do	36,420 vieilles clefs, à $5 du M		182 10	
Novembre	51,995 pds. de vieux rails (464t. 4 qtx. 3q. 18 lbs.)	20 00	9,284 91	
do	485,600 lbs de v. couss. en fonte, à $20 par 2,000 lbs		4,856 00	
Décembre	40,210 pds. de vieux rails (359t. 1 xt. 0q. 12 lbs.) à $20 par 2,240 lbs		7,180 36	
do	422,860 lbs. de coussinets en fonte, à $20 par 2,000 lbs		3,228 60	
do	17,989 clés, à $5 par M		89 94	
1876.				
Février	20,000 clés	10 50	210 00	
				44,252 82

No. 2.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—*Fin.*

ETAT indiquant le nom des compagnies auxquelles des rails de fer ont été prêtés.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

	$ cts.
Embranchement de St. Martin à Upham	77,106 78
Embranchement de Hillsboro'	6,688 19
Compagnie d'acier du Canada	11,964 66
Embranchement de Chatham	24,439 84
Embranchement d'Elgin	44,252 82
	164,452 29

E. et O. E.

THOMAS FOOT,
Comptable.
D. POTTINGER.

MONCTON, N.B.

EXTRAIT DU NO. 5,727.

1. La dite compagnie, ou ses successeurs, devra terminer le dit chemin de fer d'embranchement à ses propres frais.

2. A ses frais également, elle devra fournir toutes les locomotives, wagons de voyageurs et autre matériel roulant nécessaire au transfert des voyageurs et du fret et à la desserte du trafic sur le dit embranchement, dont elle supportera aussi tous les frais de l'exploitation.

3. La dite compagnie, ou ses successeurs, devra, après réception d'un avis par écrit du ministre des travaux publics du Canada, ou de tout autre officier ou agent régulièrement autorisé par lui, livrer au dit ministre agissant au nom de Sa Majesté comme susdit, ou à tout officier ou agent par lui autorisé à cette fin, les dits rails, coussinets ou pièces d'attache qui lui ont été prêtés comme susdit. Mais dans le cas où la dite compagnie, ou ses successeurs, manquerait de se conformer à cette prescription ou à aucune des conditions et stipulations ci-après établies, et qu'elle est tenue d'observer, il sera alors loisible au dit ministre des travaux publics du Canada, à ses officiers ou agents, d'aller sur le dit embranchement de chemin de fer ou en tout autre lieu où se trouveront les dits rails, coussinets ou pièces d'attache, ou quelque partie d'iceux, et d'en prendre possession ou nom de Sa Majesté et de ses successeurs, de la même manière que si les présentes n'existaient pas; et dans ce cas, la dite compagnie ou ses successeurs paieront tous les frais de leur déplacement et transport des différents lieux où ils se trouveront jusqu'à la jonction du dit embranchement avec le chemin de fer Intercolonial, et cela sans avoir droit à aucune compensation ou indemnité de Sa Majesté et de ses successeurs, ni du gouvernement du Canada, ni d'aucun de ses ministres, officier ou agent.

Et il est par les présentes expressément convenu que les dits rails, coussinets et pièces d'attache continueront d'être la propriété de Sa Majesté et de ses successeurs.

RÉPONSE

(170)

A un ORDRE de la CHAMBRE des COMMUNES, en date du 24 février 1879 ;— Pour un état indiquant : 1o. les sommes d'argent dépensées pour la réparation des murs de la cité de Québec, depuis le 1er août jusqu'au 1er octobre 1878 ; 2o. Les noms et résidences des entrepreneurs de ces travaux ; 3o. Le nombre d'ouvriers employés depuis le 1er août jusqu'au 10 du même mois, 1878 ; 4o. Le nombre d'ouvriers, d'entrepreneurs, de conducteurs des travaux, avec les gages à eux donnés, depuis le 10 août jusqu'au 25 septembre 1878.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 8 mai 1879.

RÉPONSE

(171)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879 ;— Pour copie de tous contrats passés depuis 1874 pour l'amélioration ou la réparation du havre de refuge de Rondeau, de la correspondance échangée à l'égard de ce havre avec le ministère des travaux publics, et d'un état des sommes payées, et à qui, pour cette amélioration ou ces réparations.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT
OTTAWA, 7 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(172.)

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 24 mars 1879, demandant un état indiquant le nombre de causes dont il a été disposé dans la Cour Maritime de l'Ontario jusqu'au 1er mars 1879, avec les montants des jugements, les montants des émoluments de l'huissier et du greffier dans chaque cas, ainsi que les montants auxquels ont été dans chaque cas évalués les navires et le produit de leur vente.

Par ordre,

J. C. AIKENS,

Secrétaire d'État.

Secrétariat d'Etat,

Ottawa, 8 mai 1879.

Je, soussigné, John Bruce, régistraire de la cour maritime de l'Ontario, certifie que l'état suivant est un compte-rendu fidèle du nombre des causes dont il a été disposé dans la cour maritime de l'Ontario jusqu'au 1er mars de l'année de Notre Seigneur 1879, des montants des jugements rendus, et des émoluments du régistraire dans ces causes, indiquant en même temps les montants auxquels les navires ont été évalués et le produit de leur vente.

Numéro.	Nom du navire.	Demandeur.	Défendeur.	Jugement.	Emoluments.		Evaluation.	Produit de la vente.	Observations.
					Du revenu.	Du registraire			
					$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	
2	Belle Sheridan	James Heasley	*Ex parte*	$129 00	6 00	29 40	900 00	920 00	
3	do	L. Kelly, *et al.*	do	242 00	4 50	6 35			Vendu No, 2.
4	Parker	George Seitz	do	Référée au régistraire: -sans suites	4 50	12 80			Vendu No. 10.
5	do	Thos. Adair	do	do do	2 50	2 95			do
6	do	S. F. Hodge	do	do do	4 00	5 00			do
7	do	Wm. M. Welch	do	do do	2 00	0 90			do
8	do	John S. Quinn	do	do do	2 00	1 00			do
10	do	Thos. Thompson	do	Déboutée—frais en faveur du demandeur	5 50	23 30	5,500 00	700 00	
12	Belle Sheridan	Hann & Matthews	do	$27 57	2 50	3 60			Vendu No. 2.
13	do	John Matthews	do	15 00	2 00	1 40			do
14	do	E. Armstrong	do	29 00	2 00	0 70			do
15	do	C. H Carter	do	38 00	2 00	0 70			do
16	Minnie Rice	Thos. Welbanks, *et al*	R. Leeson	110 00	9 00	26 75			Non vendu.
17	Belle Sheridan	Samuel Hopkins	*Ex parte*	34 00	2 00	0 80			Vendu No. 2.
18	do	Sylvester, *et al*	do	20 00	2 00	0 90			do
19	Trenton	Swain, *et al.*	Bramley, *et al.*	Requête rejetée	4 50	7 80			
21	Jessie L. McEdward	L. S. Oille	*Ex parte*	$283 16	6 50	19 30	1,500 00	1,500 00	
26	Parker	Sarah Horn	do	350 00	5 00	13 65			Vendu No. 10.
28	Belle Sheridan	D. C. Baker	do	88 20	2 00	0 90			Vendu No. 2.
29	do	Nellon et Julian	do	16 00	2 00	0 80			do
30	do	D. McKinnon	do	20 00	2 00	0 80			do
35	Jessie L. McEdward.	L. S. Oille	Henry Carlyle	1,216 84	3 50	8 65			Vendu No. 21.
36	Belle Sheridan	P. Burns	*E. parte*	116 00	2 00	1 00			Vendu No. 2.
42	Edward Blake	Peter Thompson	F. L. St. John	1,247 73	7 00	14 00			$1,247.73 payé en cour par les porteurs d'hyp.
47	Jessie L. McEdward	John Burrow	*Ex parte*	1,875 00	2 00	0 80			Vendu No. 21.
48	do	Eurrow, *et al.*	do		2 00	7 35			do
49	Princess Alexandra	Alex. McLeod.	do	695 91	6 00	25 55	500 00	700 00	

50	Parker	W. J. Keays	do	Déboutée sans frais	4 00	4 90			Vendu No. 10.
59	Princess Alexandra	Mary Ann McLeod	do	$230 00	2 00	3 95			do No. 49.
68	Picton	D. S. Keith	Smith, *et al.*	Jugement en faveur des demand'rs; dommages intér. a été éval. par le régistrat.	9 00	26 45			Non vendu.
69	Nithsdale	Robert McGraw	Wm. Pearce	Requête rejetée sans frais	7 00	25 95			do
70	Canadian	Moon, *et al.*	*Ex parte*	$57 65	6 00	31 80	2,546 00	1,140 00	
72	Parker	Alex. Crawford	do	Référée au régistraire; sans suites	2 00	0 95			Vendu No. 10.
73	Canadian	John Stewart, *et al.*	do	$60 47	2 00	1 70			do No. 70.
74	Princess Alexandra	W. H. Carter	do	69 00	4 00	6 80			do No. 49.
75	Canadian	F. P. McGreevy	do	187 74	2 00	1 85			do No. 70.
77	Lothair	John Francomb	do	161 25	3 00	7 65			Payé en cour par le propriétaire à l'acquit de la réclam. du demand.
79	Philo Scovill	G. F. Harper	do	416 75	2 50	8 80			Vendu No. 81.
80	do	N. G. Penfound	do	174 00	2 00	3 05			do
81	do	John Kelderhouse	do	737 00	5 00	20 95	2,000 00	820 00	
89	Canadian	Scott et Walmsley	do	667 33	6 00	16 25			Vendu No. 70.
92	Lake Breeze	Joseph Neveux	do	57 04	2 50	7 60			$99.75 payé en cour à l'acquéreur de la réclam. du demand. et des frais
95	Canadian	Mrs Ward	do	Dans le No. 73	2 00	2 35			
98	Zealand		do	$6 32	3 00	5 75			Payé en cour par le propriét. pour se libérer, et payer aux demand. par ordre de la cour.
117	Eureka	W. C. E. Tarleton	do	Ordre de payer $10.58	3 00	14 50			Payé en cour par les porteur d'hypothèques.
120	do	E. A. Sharp	do	$19 94	2 50	3 40			do do
125	do	Robt. Campbell	do	52 95	3 00	5 60			do do

Deux navires, le "Gladiator" et "Kate Moffatt," ont été vendus avant le 1er mars, mais les causes en cour ne sont pas encore terminées. Le premier a été évalué à $8,000, et vendu à $5,300 ; le second, évalué à $4,000, a été vendu $3,100.

JOHN BRUCE,
Registraire.

1er mai 1879.

RÉPONSE

(173)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 31 mars 1879;— Pour un état de toute correspondance en la possession du gouvernement, et venant de MM. Booth et Cie., et autres, au sujet de la fourniture de bois de chêne pour la construction de portes d'écluses aux nouveaux canaux Welland et du St. Laurent; de tout contrat conclu avec la dite maison commerciale pour le chêne susdit, et de toutes modifications, si aucunes, apportées au dit contrat; avec tous les renseignements officiels, en la possession du gouvernement, concernant la remise de droits sur le chêne importé en Canada depuis 1874.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 10 mai 1879.

RÉPONSE

(174)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 5 mai 1879;— Pour un état indiquant; 1o. Toutes conventions, documents et correspondances, depuis le 1er juillet 1875, au sujet du transfert du chemin de fer de Truro et Pictou; 2o. Copie du mémoire de la Cie. du chemin de fer, et de charbon, de Halifax et du Cap-Breton, et la réponse du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse par une lettre en date du 31 décembre 1878,

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 10 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(No. 175.)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 19 février 1879, demandant un rapport indiquant toutes les soumissions reçues pour l'achèvement d'une digue et autres travaux, à Carillon, et aussi, toute la correspondance entre le gouvernement, les ingénieurs et autres personnes, au sujet de l'accomplissement des dits travaux. Aussi, tous les documents, lettres, correspondance et rapports se rapportant de quelque manière que ce soit aux dits travaux, depuis leur commencement, en 1873, jusqu'à présent; et aussi le rapport de MM. Shanly et Keefer, qui a été soumis au gouvernement par les entrepreneurs sur les dits travaux.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'État.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 10 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation de comité collectif des impressions, le rapport de MM. Shanly et Keefer seulement est imprimé.*]

CARILLON, Q., 11 septembre 1877.

MONSIEUR,—Lors de notre dernière entrevue avec vous, vous sembliez croire que nos déclarations étaient erronées, et que vu que nous étions parties intéressées, vous ne pouviez attacher aucune importance à ce que vous prétendions, savoir: que les travaux qu'on exigeait de nous à Carillon étaient bien différents et beaucoup plus dispendieux et plus fatigants que ceux qui avaient été demandés par les plans et devis.

Depuis cette époque, nous avons prié MM. W. Shanly et S. Keefer d'examiner les travaux, et nous avons prié M. A. Bell, l'ingénieur local, de les accompagner et de leur montrer ses plans des travaux actuellement faits, de sorte qu à l'avenir, il ne pût y avoir aucun doute sur l'exactitude des renseignements sur lesquels ces messieurs pussent former leur opinion. Nous sommes peinés de dire, cependant, que M. Bell a

refusé soit de nous accompagner, soit de permettre à MM. Shanly et Keefer d'examiner les plans dans son bureau. Nous avons donc dû faire le mieux que nous pouvions, savoir, montrer tous les plans et les documents que nous avions, et laisser ensuite ces messieurs examiner eux-mêmes les travaux.

Nous vous transmettons ci-joint leur rapport général sur ce sujet, et nous serons prêts à produire leurs réponses en détail, sur les différentes questions que nous leur avons soumises, n'importe quand vous désirerez examiner sérieusement l'affaire. En attendant, nous avons confiance que votre propre sentiment de justice vous convaincra du caractère raisonnable de notre demande de prendre quelque action immédiate qui nous permette de continuer les travaux, ou de vous les remettre à des conditions justes et raisonnables.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

R. P. COOKE ET CIE.

A l'honorable A. MACKENZIE,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

MM. R. P. Cooke et Cie., entrepreneurs des améliorations de la rivière Ottawa à Carillon.)

BROCKVILLE, 4 septembre 1877.

MESSIEURS,—Ayant été appelés par vous à examiner l'état des travaux du gouvernement, à Carillon, surtout en ce qui concerne la manière dont vous avez, comme entrepreneurs de ces travaux, rempli vos obligations en vertu de ce contrat, nous devons faire rapport :—

Que pendant la saison des basses eaux, le 14 et le 15 août dernier, nous avons inspecté le canal, l'écluse supérieure, le barrage, la glissoire, et aussi l'outillage et les matériaux servant à ces travaux. Dans cette occasion, vous nous avez montré des copies du contrat et des plans et dessins des travaux que le ministère des travaux publics vous avait fournis. Nous avons aussi pris connaissance de la correspondance échangée entre vous, les ingénieurs et le gouvernement, au sujet des difficultés qui sont survenues dans le cours des travaux et qui ont retardé leur achèvement.

Vous désiriez aussi nous montrer les plans des travaux exécutés jusqu'alors, surtout ceux qui avaient rapport au barrage, mais l'ingénieur local a refusé de nous les laisser voir.

Le contrat, qui est daté du 21 mars 1873, fixe au 1er novembre 1874, l'époque de l'achèvement du barrage, de la glissoire, et de l'écluse supérieure; et au 1er novembre 1875 celui de l'achèvement de l'écluse inférieure et du canal.

A l'époque de notre visite, nous n'avons pas trouvé la moitié des travaux faits. L'écluse supérieure était construite jusqu'à près de la moitié de sa hauteur, avec plateformes érigées, grues mobiles en place et matériaux en mains pour continuer les constructions, mais aucuns travaux en marche. Environ la moitié de la longueur du mur des digues du canal entre les écluses est faite ; l'écluse inférieure n'est pas encore commencée. Les seuils et les caissons sont posés sur environ deux tiers de la longueur du barrage sur la partie la moins profonde, et les deux pièces formant le chenal de la glissoire sont bien avancés, la partie supérieure ayant encore à être élevée d'environ onze pieds.

La somme brute des travaux, d'après le devis estimatif, est de $301,910. Il y a des causes évidentes, naturelles et autres, pour lesquelles ces traveux n'ont pas été et n'ont pu être complétés à l'époque fixée par le contrat. En effet, les difficultés imprévues de l'entreprise semblent avoir été reconnues et admises par le ministère des travaux publics, vu que, par un arrangement subséquent fait avec les entrepreneurs, le 8 juin 1876, il est déclaré que le contrat est encore en pleine vigueur, et obligatoire pour les deux parties.

Nous avons trouvé les travaux complètement suspendus ; non pas par un ordre direct du ministère à cet effet, mais simplement par le fait que vous avez mentionné, savoir : que le ministère ayant refusé de payer la dernière estimation des travaux exécutés, vous étiez incapables de continuer, parce que l'entreprise était trop considérable pour que vous pussiez la pousser avec vos propres moyens sans recevoir d'aide.

Nous considérons cette suspension des travaux malheureuse : et nous n'y trouvons aucune bonne raison. Les travaux devront souffrir de ce délai ; et les fondations du barrage sont surtout exposées à être détériorées et démolies par les glaces, les crues et les radeaux. Ce que nous avons examiné des travaux exécutés jusqu'à présent, est très-bien fait et conforme sous tous les rapports au devis ; nous remarquons que vous avez tous les plans et les matériaux en mains, et toutes les machines que l'on voit actuellement sur le terrain, sont bonnes et bien faites, et suffisantes pour l'accomplissement des travaux.

Considérant toutes les circonstances de l'affaire, telles qu'elles sont venues à notre connaissance par les plans et les documents qu'on nous a fourni, nous ne croyons pas que les entrepreneurs puissent raisonnablement être tenus responsables du défaut d'accomplissement, à l'époque spécifiée des travaux entrepris. Les difficultés physiques que les entrepreneurs ont dû surmonter dans la construction du barrage semblent être beaucoup plus grandes que les ingénieurs ou les entrepreneurs ne les imaginaient—et certainement plus grandes que les plans ne les représentent ; elles ont donc causé des frais et des délais additionnels, et donnent droit aux entrepreneurs d'être traités d'une manière raisonnable et libérale. Dans notre opinion, des modifications considérables devront être faites dans les plans actuels, pour compléter le barrage avec succès.

Il est inutile d'entrer ici dans plus de détails. Les réponses que, séparément, nous avons faites par écrit aux diverses questions soumises à notre examen, donnent tous les renseignements nécessaires pour le présent. Bien qu'elles ne soient pas semblables sur chaque point, ces réponses sont suffisamment d'accord pour appuyer tout ce que nous avons dit dans ce rapport.

SAMUEL KEEFER,
W. SHANLY.

Brockville, 6 février 1878.

Monsieur,—Le 11 septembre dernier nous avons eu l'honneur de transmettre à l'honorable ministre des travaux publics le rapport de MM. Shanly et Keefer sur les travaux de Carillon dont nous sommes les entrepreneurs. Dans notre lettre qui accompagnait ce rapport nous disions être prêts à produire leurs "réponses en détail" aux différentes questions soumises à leur examen, n'importe quand le ministre désirerait s'occuper de l'affaire. Depuis ce temps on ne nous a donné aucune occasion de les produire. Subséquemment, (dans un document daté du 8 janvier 1878,) nous avons fait au ministre une proposition générale pour régler d'une manière équitable les différents sujets contestés, et en le faisant nous avons cité les "réponses en détail" de MM. Shanly et Keefer sur deux ou trois points. Ayant agi de la sorte, nous avons jugé à propos de soumettre une copie complète de ces réponses, que vous voudrez bien trouver ci-incluse.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

R. P. COOKE et Cie.

Au secrétaire du
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

AMÉLIORATIONS DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Réponses aux questions posées par R. P. Cooke et Cie., au sujet de leur contrat avec le gouvernement pour les travaux à Carillon :

Le barrage.

1. Croyez-vous qu'il soit praticable de construire le barrage conformément aux plans et devis, si oui, croyez-vous qu'il serait stable et pourrait servir dans le but spécifié ?—Le devis décrit une construction qui devra être faite en travers de la rivière un peu au-dessus de la digue, pour servir de barrage et de pont temporaires, afin "de contrôler en quelque sorte l'eau, et de permettre de continuer les travaux." Un tramway devra être posé sur la partie supérieure de ce pont, avec chèvre volante "pour manœuvrer les aiguilles, (*stop-logs*)." Cette construction, s'étendant d'un côté à l'autre de la rivière aurait environ 2,000 pieds de long, et ne pourrait être faite, si toutefois on y réussissait, que durant la saison des basses eaux, qui, depuis les quatre dernières années, varie d'un à trois mois. Il serait impossible de la complèter en une saison ; mais, même si elle l'était, il serait impossible qu'elle résiste à la glace et aux crues de l'hiver et du printemps suivants, et, par conséquent, elle ne pourrait servir au but spécifié.

2. Prenant en considération la moyenne du niveau de l'eau des rapides, vers quelle époque de l'automne croyez-vous que le barrage pourrait être construit (si on le pouvait) et combien de temps pourrait-on s'en servir ; pourrait-il se maintenir pendant l'hiver et le printemps ?—Sur une moyenne de saison calculée d'après les quatre dernières années, on aurait environ deux mois, du 1er septembre au 31 octobre, pour construire le barrage, et lorsqu'il serait construit, si on y parvenait, il serait alors trop tard pour être d'aucune utilité cette année-là. S'il était possible de le maintenir en place pendant l'hiver et le printemps, il ne serait utile que pendant deux mois chaque année, c'est-à-dire, pendant les mois de septembre et d'octobre.

3. Y a-t-il un prix fixé, dans le contrat ou la cédule, pour des caissons sous le barrage, en eau profonde, et s'il n'y en a pas, quel serait d'après vous le prix raisonnable pour ces caissons ?—Ces ouvrages sont compris dans le contrat, mais on a certainement fait un oubli en n'insérant pas dans la cédule le prix de cet ouvrage. La chose étant ainsi, les entrepreneurs ne devraient pas recevoir moins du prix plein pour l'ouvrage, à cause de la plus grande difficulté et du plus grand risque qu'on a éprouvé, que pour le même ouvrage sous le barrage et la glissoire. Je n'ai pas assez de renseignements à présent pour déterminer le prix d'un travail évidemment sujet à tant de risque, et lorsque le prix fixé pour deux ou trois items devront payer toutes les autres dépenses.

La digue.

1. La digue se trouve-t-elle placée sur un "récif de rocher plat," tel que mentionné dans le devis et indiqué sur le plan ?—Non ; au contraire, la surface du rocher est coupée de fissures et profondément échancrée, et remplie de cailloux et de gravier qui s'étendent en quelques endroits, tel qu'indiqué sur le plan des travaux, plusieurs pieds sous la ligne qui représente le lit de la rivière ; ni les plans ni le devis ne représentent d'une manière exacte le lit de la rivière.

2. Tenant compte de la différence entre le lit actuel de la rivière et celui du devis, croyez-vous qu'il nous soit possible d'exécuter le devis quant à l'assemblage et au boulonnage des pièces dans le roc ?—Le devis contient cette condition impossible : les pièces doivent être posées de manière à ce que leur extrémité soit presque de niveau sur presque toute la largeur du barrage, et leur surface inférieure fixée au roc, mais l'épaisseur ne doit en aucun endroit être *réduite à moins de neuf pouces*. Mais pour rendre les pièces de bois de niveau, il est nécessaire, dans presque tous les cas, de construire plusieurs épaisseurs de bois sur elles, coupées en biseau et de toutes formes, afin de reposer solidement sur le roc. Littéralement, le devis ne peut être exécuté avec une condition semblable.

3. Le contrat exige-t-il que nous ouvrions une tranchée dans le roc solide au fond de la rivière afin de poser les seuils suivant le devis; les ingénieurs prétendent qu'on peut nous le demander ? Non; le contrat dit " que les cailloux, le gravier, etc., devront être enlevés à l'endroit où reposera la base de la digue de manière à donner un fondement solide et uniforme," aux pièces de fond de la digue. Le roc solide n'étant pas mentionné, on ne peut raisonnablement le classer avec les matières mobiles spécialement mentionnées.

4. Est-ce que le posage des pièces comme elles le sont actuellement n'est pas un ouvrage beaucoup plus difficile, plus dispendieux et plus fatigant qu'il ne l'aurait été si le lit de la rivière avait été plat et de niveau, tel que spécifié ?—Sans doute, les difficultés de la construction, les frais qu'elle entraîne, et les délais qu'occasionne son achèvement, sont beaucoup plus considérables qu'ils ne l'auraient été si l'endroit où repose le barrage eût été tel que désigné dans le plan et devis. Mais outre ces difficultés imprévues, il y a sur le plan no. 8, montrant un profil de la rivière et du barrage, une ligne indiquant l'*eau la plus basse*, et marquée 13.00 au-dessus des points de repère. En le comparant avec le profil longitudinal du canal, indiqué sur le plan no. 2, il est évident qu'il y a erreur. La moyenne des eaux basses des quatre dernières années, tel que constatée par les registres, indique que l'eau basse au barrage est 16.50 ou 3½ pieds plus haut que le niveau indiqué sur le plan. Si la ligne des eaux basses avait été tracée à l'endroit convenable, elle aurait plus clairement indiqué les difficultés à surmonter en jetant les fondements du barrage dans un courant rapide.

5. Croyez-vous qu'on peut construire la partie qui reste du barrage, sans modifier les plans actuels ?—Non ; l'achèvement du barrage, strictement d'après les plans et devis, présente de sérieuses difficultés pratiques qu'on peut tourner facilement au moyen d'une modification judicieuse du plan, ce qui épargnerait du temps et des frais, sans nuire à la sûreté et à la durée du barrage. Je remarque aussi que les côtés inférieurs des portes ménagées dans le barrage sont laissés découverts et exposés à l'action des glaces et à l'eau du ressac causé par la chute, ce qui brisera certainement les pièces de support, et par conséquent quelque changement devra être fait dans les plans de manière à rendre cette partie du barrage plus solide et permanente.

La glissoire.

1. N'y a-t-il pas une différence entre les fondements de la glissoire tel que construits et ceux du devis, et cette différence n'entraîne t-elle pas une dépense additionnelle de temps et d'argent ?—La glissoire n'a pas été construite suivant le plan original No. 5, mais le devis prescrivait qu'on pourrait changer la construction, pour laquelle on fournirait des plans détaillés. Il y a cependant une différence entre les fondements tels que construits, et les plans détaillés subséquemment fournis, ce qui augmente le coût des travaux et entraîne une perte de temps.

2. Le devis exige-t-il des poutres longitudinales pour les piliers ; est-ce que le coût des travaux ne se trouve pas augmenté par ce fait ?—Non ; les poutres longitudinales sont exigées par le plan original no. 5, mais en vertu des conditions du contrat le gouvernement a le droit de les exiger en élargissant les piliers et en fournissant les plans. Il y a sans aucun doute, plus de travail à faire en recouvrant un caisson lorsqu'on met une poutre centrale longitudinale, que sans elle, et les frais se trouvent augmentés en conséquence.

3. La partie du barrage qui se trouve entre les piliers de la glissoire est-elle faite suivant le devis descriptif; est-ce que les changements, les altérations et les additions qui s'y font, n'entrainent pas une somme additionnelle considérable, et une perte de temps ?—Un changement très important a été fait. Dans les plans originaux nos. 2 et 5, le couronnement de la glissoire est en ligne avec le barrage et coupe obliquement les piliers. Cet arrangement ne convenait évidemment pas à la descente des radeaux sur les planches, et le couronnement a donc dû être tourné à angle droit à ces piliers. On y est parvenu en remplissant l'espace triangulaire entre l'angle droit et la courbe, ce qui a augmenté considérablement, non seulement la quantité des matériaux, mais a compliqué la charpente, et a causé des délais et des frais.

Les écluses et les levées du canal.

1. Notre contrat nous oblige-t-il à fournir les matériaux pour former la levée ou simplement à faire tant de creusement et de charriage d'une fosse qu'on doit nous fournir?—Le gouvernement est obligé de fournir le terrain d'où l'on doit charroyer avec des brouettes. Les entrepreneurs ne se chargent que du creusement, y compris le charriage et le placement des matériaux, mais ils n'ont pas le pouvoir d'acheter le terrain.

2. D'après les termes du contrat, de quel distance est-il raisonnable de nous demander de charroyer les matériaux jusqu'à la levée sans quelque compensation additionnelle?—Le prix payé pour le creusement suffit pour un charriage ordinaire; il est d'usage lorsqu'on prévoit un long charriage de fixer un prix pour ce qu'on appelle "charrois de long parcours." Le contrat ne contient pas d'article au sujet d'aucun item semblable; il doit cependant y avoir une limite au-delà de laquelle il serait déraisonnable d'exiger que les entrepreneurs transportassent les matériaux. Cette limite, dans le cas actuel, pourrait être fixée comme dans celui de la levée de l'écluse à un tiers de mille. Ce qui serait charroyé à une plus grande distance pourrait raisonnablement être payé un prix convenable.

3. Est-il d'usage de demander à un entrepreneur de prendre la terre et les matériaux de toute sorte, comme nous avons dû le faire, afin de nous procurer dans une circonscription qu'on pourrait appeler raisonnable les matériaux nécessaires à la levée?—On aurait dû creuser çà et là dans les environs afin de s'assurer s'il y avait dans une circonscription raisonnable suffisamment de matériaux qu'on put faire servir à la levée. Il est évident, maintenant qu'on ne peut terminer la levée en grattant tout ce qui se trouve sur la surface du roc entre l'ancien et le nouveau canal, et il faudra prendre de la terre du côté nord du chemin avant de pouvoir terminer ces travaux. Il vaudrait donc autant le faire de suite, et épargner des embarras inutiles aux entrepreneurs.

4. Peut-on raisonnablement exiger de nous, d'après les termes du contrat, de prendre des cailloux dans les fosses, et ailleurs, et de construire un mur en blocailles sur la face extérieure de la levée moyennant le prix de l'excavation de la pierre dans la fosse?—Il n'y a pas de prix dans le contrat pour un mur en blocailles, qui est un ouvrage plus coûteux qu'une extraction ordinaire de pierre, dont le prix est de $1.24 par verge cube, y compris le charriage, et ne suffit pas à payer le coût additionnel de la construction en blocailles. Comme il y a apparemment une omission en ne stipulant pas de prix dans la cédule, pour ce travail additionnel, il me semble raisonnable d'accorder aux entrepreneurs pour ce surplus quelque chose d'équivalent au moins au prix du charroyage.

5. N'est-ce pas une dépense déraisonnable et inutile que de nous forcer de tailler les pierres dans l'écluse, de manière à ce qu'elles n'aient pas plus de deux et trois pieds par assise alternative?—Le devis descriptif ne justifie pas cet ordre; il prescrit (p. 11) que les rangées "n'auront pas plus de deux et trois pieds de profondeur par couches dans les assises alternatives; elles peuvent avoir plus mais pas moins que cela. Règle générale, plus les pierres sont grandes, meilleure est le mur, et il est déraisonnable et inutile de les réduire toutes à une dimension exacte.

6. Le contrat nous oblige-t-il de tailler en biseau les deux extrémités des pièces de bois dans les caissons ou ailleurs?—Le contrat exige que les pièces formant les angles des caissons soient taillées en biseau mais pas d'autres; ce n'est pas nécessaire ailleurs.

7. L'enlèvement des cailloux, gravier, etc., de l'endroit où se trouvent les levées est-il compris sous le titre général d'excavation, dans le creusement du canal, et est-il compris dans le prix mentionné dans la cédule pour cet ouvrage?—Le déblaiement de tout l'espace occupé par le canal et les travaux est clairement désigné dans le devis descriptif, mais ce dernier ne mentionne clairement aucun prix dans la cédule des prix annexée au contrat. Il y a un prix stipulé pour la terre et le roc dans le canal, mais aucun prix n'y est mentionné pour l'endroit où se trouve la levée qui doit être déblayé jusqu'au roc solide, qui est en partie sous l'eau, et conséquemment plus dispendieuse qu'un creusement ordinaire de canal.

Questions générales.

1. Croyez-vous que les plans qui nous ont été fournis sont des dessins convenables pour les travaux?—Avec les questions soumises, j'ai vu vingt-cinq plans, dont trois plans originaux de l'écluse et cinq plans originaux du barrage; de plus, huit plans de l'échelle voulue pour l'écluse; et neuf plans d'une bonne échelle pour le barrage. En tout onze plans de l'écluse et quatorze du barrage. Pas un seul de ces plans n'a été authentiqué au moyen de la signature de l'ingénieur en chef, ou celle d'aucun de ses aides; ils ne portent aucune date, excepté quelques-uns sur lesquels la date de leur réception a été ajoutée par les entrepreneurs. Les plans détaillés fournis en vertu des dispositions du contrat sont en général très-peu complets, et sont faits sur une trop petite échelle pour être d'aucune utilité comme plan à suivre. On ne peut les regarder comme des plans que l'on peut suivre convenablement.

2. Croyez-vous que notre outillage, nos grues, nos locomobiles, nos remorqueurs et nos chalands sont satisfaisants et tels que vous les jugiez amplement suffisants pour mener à bonne fin un ouvrage de ce genre?—Le matériel et tout l'outillage employé par vous semblent suffisants et complets, et je ne vois aucune bonne raison pour laquelle les travaux ne seraient pas complétés par les entrepreneurs. L'interruption des travaux à moitié complétés, les expose à être endommagés par les radeaux qui descendent par les glaces et par les crues.

9. Les travaux que vous avez vus sont-ils bien faits, et conformes au devis descriptif?—Les travaux, y compris les matériaux et la main-d'œuvre, sont parfaitement exécutés et tout-à-fait conformes au devis descriptif.

4. Prenant en considération tout ce qui se rattache à ces travaux, d'après ce que vous en avez vu, tel que la différence entre les plans qui vous ont été montrés et les travaux actuellement faits; la négligence du ministère à nous fournir des sablières convenables, le retard à arrêter et fournir les plans des glissoires, etc., etc., croyez-vous, comme ingénieurs, qu'on puisse raisonnablement nous tenir responsables du retard survenu dans l'exécution des travaux?— D'après ce que j'ai vu, après un examen soigneux des plans et devis; d'après l'état des travaux lorsque je les ai inspectés avec M. Shanly les 14 et 15 août dernier; et d'après la correspondance échangée entre les entrepreneurs, les ingénieurs, et le ministère des travaux publics, mais surtout d'après l'arrangement du 8 juin 1876, entre les entrepreneurs et le ministère, je ne crois pas qu'on puisse tenir les entrepreneurs responsables du retard survenu dans l'exécution des travaux.

SAMUEL KEEFER.

BROCKVILLE, 4 septembre 1877.

RÉPONSE

(176)

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 31 mars 1879, demandant un rapport de tous les honoraires payés par le gouvernement du Canada à tous conseils, avocats, ou procureurs, ainsi que le nom de ces derniers, employés par le gouvernement fédéral ou aucun des ministères, ou députés des ministres de ce gouvernement ; de plus, un état de tous les honoraires payés à ces personnes, ou reçus par elles, pour services se rapportant aux affaires du gouvernement, du 5 novembre 1873 au 10 octobre 1878. En outre, le montant des honoraires réclamés par ces conseils, etc., durant la même période.

Par ordre.

J C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,

Ottawa, 12 mai 1879.

SOMMES payées, ou dont le paiement a été recommandé par le ministère de la justice, aux conseils, avocats, ou procureurs employés par ce ministère. Aussi, les sommes réclamées par les dits conseils, etc., mais encore sous examen au ministère.

Date.	Nom et résidence.	Service.	Payé ou dont le paiement a été recommandé.	Sous examen.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
6 nov. 1874	James Bethune, C.R., Toronto........	Affaires diverses..............	132 97	....	
22 mai 1874	do ...	*Re* Elliott et O'Connor...........	25 51	....	
10 juil. 1874	do ...	*Re* Dickey et Ginty	104 07	....	
Jan. 1875	do ...	*Re* Manning contrat de	70 34	....	
29 juin 1875	do ...	Paiements en cour (W.C.E.)...	817 89	....	
28 jan. 1876	do ...	*Re* Lemon (W C.E.)	105 05	....	
14 sept. 1876	do ...	Diverses affaires....................	440 53	....	
Mai 1877	do ...	do	710 74	....	
19 fév. 1879	do ...	do	184 04	....	
Mars 1878	do ...	do	1,228 42	....	
14 avril 1875	do ...	La Reine *vs.* Henry Wells......	15 93	....	
17 sept. 1875	do ...	Robertson *vs.* Hall *et al.*, le procureur-général........	118 40	....	
22 janv. 1879	do ...	Poulin *vs* Lee *et al.*	133 06	....	
31 mars 1879	do ...	do (ré-audition)	44 40	....	
30 janv. 1879	do ...	*Re* Cie. d'assurance Atlantique	....	112 10	
					4,243 45
19 fév. 1875	C. W. Weldon, C R., St. Jean................	Achat de l'emplacement pour phare Arseneau	29 70	....	
10 nov. 1875	do ...	Dommages causés par l'Intercolonial (*Re* O'Leary)	25 00	....	
Juil. 1875	do ...	Phares de Beaver Harbour, Spruce Point et de Marks' Point	123 79	....	
7 do 1875	do ...	La Reine *vs.* Cogswell...........	57 66	....	
26 juin 1875	do ...	Phare de l'île Miscou..............	32 50	....	
6 avril 1875	do ...	*Re* Brise-lames de Shédiac......	41 12	....	
6 do 1875	do ...	Phares, Cap Spencer..	84 40	....	
3 fév. 1875	do ...	Dommages causés par l'Intercolonial (*Re* McMahon)......	25 00	....	
31 janv. 1876	do ...	Diverses affaires.....................	514 80	....	
29 do 1877	do ...	Commissaires de l'aqueduc de Saint-Jean *vs.* Evans.........	24 00	....	
31 mars 1879	do ...	*Re* Milner	1,498 80	....	
30 avril 1879	do ...	Diverses affaires.....................	2,379 91	....	
					4,827 68
17 avril 1875	W. H. R. Allison, Pictou, Ont............	*Re* Pointe Presqu'Ile	50 00	....	
7 fév. 1877	do ...	Phare de la Pointe Plaisante...	14 38	....	
13 mai 1875	do ...	Phare de l'île du Télégraphe...	18 50	....	
13 do 1875	do ...	*Re* Pointe Presqu'Ile	316 28	....	
3 oct. 1877	do ...	Phare de la pointe au Saumon.	14 10	....	
					413 26
23 déc. 1875	H. P. O'Connor, Walkerton, Ont.....	*Re* Ile Chambly.....................	56 62	....	
15 do 1875	do ...	*Re* Port de Goderich.......	76 60	....	
					133 22
29 avril 1875	J. M. Currie, Sainte-Catherine....	Achats pour l'agrandissement du canal Welland	492 02	....	
29 juin 1875	do ...	do do ...	200 00	....	
Juil. 1878	do ...	do do ...	182 75	....	
do 1878	do ...	do do ...	112 00	....	
6 nov. 1878	do ...	do do ...	145 92	....	

SOMMES payées, ou dont le paiement a été recommandé par le ministère de la justice aux conseils, avocats ou procureurs, etc.—*Suite.*

Date.	Nom et résidence.	Service.	Payé ou dont le paiement a été recommandé.	Sous examen.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
30 jan. 1879	J. M. Currie, Sainte-Catherine	Achat pour l'élargissement du canal Welland	148 83		
7 fév. 1879	do	do do	44 36		
28 mars 1879	do	do do	163 32		
Avril 1879	do	do do	4 36		
29 jan. 1875	do	*Re* Tuttle. Date et Cie	11 10		
27 juil. 1875	do	*Re* Dewhurst	10 00		
22 fév. 1879	do	Deux paiements en cour (W. C.E.)	342 50		
					1,857 16
1er fév 1876	L'hon. J. G. Currie, Sainte-Catherine	Achat pour l'élargissement du canal Welland	340 68		
5 mai 1876	do	do do	511 29		
12 sept. 1876	do	do do	419 53		
22 déc. 1876	do	do do	359 62		
9 juil. 1877	do	do do	131 29		
26 do 1877	do	do do	33 71		
4 déc. 1877	do	do do	148 36		
Janvier 1878	do	do do	220 61		
14 fév. 1878	do	do do	36 44		
18 do 1878	do	do do	151 95		
4 mars 1878	do	do do	35 59		
11 do 1878	do	do do	38 70		
10 do 1878	do	do do	72 48		
Mai 1878	do	do do	84 15		
Juillet 1878	do	do do	40 09		
18 juin 1877	do	La Reine *vs.* Anderson	25 00		
					2,649 49
2 do 1874	B. M. Britton, C.R., Kingston	Bureau de poste d'Ottawa, contrat de Cameron et Mudie	29 30		
3 août 1874	do	Lac de l'Aigle dommages (*re* Montgomery)	23 12		
18 mai 1875	do	Canal Rideau, dommages	20 95		
9 fev 1876	do	do	43 09		
9 do 1876	do	La Reine *vs.* Stevenson	16 60		
9 août 1877	do	Canal Rideau, dommages	11 48		
Juin 1877	do	Contrat d'Irving, collège militaire	16 26		
15 nov. 1877	do	*Re* Gage	10 00		
21 janv 1878	do	Canal Rideau, dommages	16 21		
3 mars 1879	do	do	34 84		
do 1879	do	do	95 31		
					317 06
7 juil. 1874	V. P. W. Dorion, Montréal	Bureau de poste d'Ottawa contrat de Champlain	35 00		
.... 1875	do	*Re* Travaux du Saint-Maurice	75 50		
12 août 1874	do	Pénitencier de Saint-Vincent de Paul, contrat de Clendinning	20 00		
27 déc. 1874	do	*Re* Palais de Cristal, Montréal.	894 00		
Mai 1875	do	*Re* logem. des imm. Montréal	43 40		
19 avril 1875	do	Canal Lachine, contrat de Worthington	36 00		
3 déc. 1875	do	Canal Welland, contrat de Carroll	9 00		
					1,112 90

SOMMES payées, ou dont le paiement a été recommandé par le ministère de la justice aux conseils, avocats ou procureurs, etc.—*Suite.*

Date.	Nom et résidence.	Service.	Payé ou dont le paiement a été recommandé.	Sous examen.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
3 juil. 1874	L'hon. H. W. Smith, Halifax	*Re* dragueur d'Evans	154 00	....	
3 do 1874	do	La Reine *vs.* le chemin de fer Windsor et Annapolis	21 34	....	
3 do 1874	do	*Re* phare de l'île Spectacle	35 00	....	
3 do 1874	do	Phare de la pointe de Sable	30 00	....	
8 avril 1875	do	Edifices publics, Pictou, contrat de Smith et Dodge	45 00	....	
8 do 1875	do	*Re* Almon et McIntosh	10 00	....	
					295 34
14 juil. 1875	Smith et McCoy, Halifax	*Re* succession Alexander	58 00	....	
.... 1875	do	Chemin de fer Intercolonial, achat de droit de passage	539 21	....	
.... 1876	do	do do	1,154 55	....	
Juillet 1875	do	Diverses affaires	184 00	....	
					1,935 76
10 avril 1877	W. F. McCoy, Halifax	Diverses affaires	3,137 18	....	
20 juil. 1874	Donald Guthrie, Guelph	Pénitencier de la Montagne de pierre, contrat de Morrison et Barclay	32 24	....	
					3,169 42
Sept., 1875	F. E. Cornish, Winnipeg	Diverses affaires	145 79	....	
12 fév. 1877	do	Massacre aux buttes du Cyprès	450 01	....	
					595 80
5 nov. 1875	John Gleason, Rimouski	Chemin de fer Intercolonial, achat de droit de passage	161 50	....	
29 do 1875	do	Le M. G. des Postes *vs.* Miller	25 00	....	
4 mai 1876	do	Phares du Petit Métis	25 00	....	
10 mars 1877	do	Le M.-G. des postes *vs.* Dion	399 65	....	
11 oct. 1877	do	Chemin de fer Intercolonial, achat de droit de passage	40 00	....	
1875	do	Le maître-général des postes, *vs.* St. Pierre	50 00	....	
					701 15
1875-78	Euclide Roy, Montréal	Poursuites pour ventes de bois aux sauv. de Caughnawaga	709 00	....	
17 juil. 1878	do	Poursuite en vertu de l'acte des pêcheries	20 00	....	
10 déc. 1878	do	Poursuite en vertu de l'acte des poids et mesures	80 00	....	
					809 00
12 janv. 1875	L'hon. A. N. Richards, Victoria, C.B.	Télégraphe du Pacifique, contrat de Barnard	170 00	....	
6 nov. 1876	do	Le procureur-général *vs.* la banque de la C.-Britannique	200 00	....	
					370 00
29 déc. 1874	B. Devlin, C.R., Montréal	*Re* Palais de cristal, Montréal	500 00	....	
29 do 1874	J. A. Perkins, Montréal	do do	230 00	....	

SOMMES payées, ou dont le paiement a été recommandé par le ministère de la justice, aux conseils, avocats ou procureurs, etc.—*Suite.*

Date.	Nom et résidence.	Service.	Payé ou dont le paiement a été recommandé.	Sous examen.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
29 déc. 1874	Jos. Doutre, C.R., Montréal	*Re* Palais de Cristal, Montréal.	200 50	....	
9 avril 1875	W. H. Walker, Ottawa	*Re* steamer "Maggie Bell"	10 00	....	
13 do 1875	Walker, Cassells et Pennock, Ottawa	Le proc.-général, *vs.* Steers	71 94	....	
					1,012 44
....	A. F. McIntyre, Ottawa	Murray *vs.* La Reine : Mémoires de frais.. $1,192 86; Moins, la taxe des témoins et autres déboursés consid. 278 40	914 46	....	
....	do	Jones *vs.* La Reine : Mémoire de frais... $1,129 70; Moins, la taxe des témoins, etc 248 45	881 25	....	
....	do	Bertrand *vs.* La Reine : Mémoires de frais.. $2,002 95; Moins la taxe, etc.. 807 00	1,195 95	....	
....	do	Berlinguet *vs* La Reine : Mémoires de frais.. $6.340 44; Moins la taxe, etc.. 4,489 56	1,860 88	....	
....	do	Starr *vs.* La Reine : Mémoires de frais.. $1,079 51; Moins la taxe, etc.. 455 15	624 36	....	
....	do	Isbester *vs* La Reine : Mémoires de frais.. $327 38; Moins la taxe, etc.. 58 00	269 38	....	
....	do	Reine *vs* Steers	528 17	....	
....	do	do I. B. Taylor	24 81	....	
....	do	Ottawa B.P. *re* Egan	13 72	....	
....	do	La Reine *vs* McGillivray	8 00	....	
....	do	M. G. P. *vs.* Shaw	115 82	....	
....	do	do Robinson	259 28	....	
12 avril 1879	do	Murray *vs* La Reine, arbitrage.	433 82	....	
					7,129 90
15 mar. 1877	T. C. Hill, North Sydney	La Reine *vs* Campbell	214 71	....	
16 juin 1875	do	do	100 00	....	
					314 71
Avril 1875	E. A. Brassard, Sorel	Phare de la pointe Mi-Chemin.	18 87	....	
24 mai 1876	do	Ile Lapierre do	137 65	....	
5 déc. 1876	do	do do	93 00	....	
					249 52
17 sept. 1877	E. J. Flynn, Québec	Phare du cap D'Espoir	108 01	....	
26 juin 1876	do	do Gaspé	55 55	....	
27 avril 1877	do	do Chatte	60 00	....	
Mars 1878	do	Rivière de la Madeleine	57 00	....	
					280 65

SOMMES payées, ou dont le paiement a été recommandé par le ministère de la justice, aux conseils, avocats ou procureurs, etc.—*Suite.*

Date.	Nom et résidence.	Service.	Payé où dont le paiement a été recommandé.	Sous examen.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er fév. 1875	J. Y. Elwood, Goderich	Havre Bayfield (*re* McEwan)...	10 00	....	10 00
2 nov. 1875	A. U. Charland, Saint-Jean, Q	*Re* Silverman	24 40	....	
20 août 1878	do ...	Dou. et bur. de pt, de St. Jean	32 00	....	
31 jan. 1876	do ...	Canal Chambly (Bail de Pierce)	10 00	....	
4 sept. 1876	do ...	Phare de l'île aux Cendres.....	35 00	....	
					101 40
28 déc. 1874	W. H. Radenhurst, Perth................	Canal Rideau, dommages..	602 51	....	
Oct. 1876	do ...	do	10 31	....	
22 juin 1876	do ...	do	13 58	....	
31 jan. 1878	do ...	do	63 83	....	
					690 23
2 sept. 1875	L'hon. L. H. Davies, Charlottetown......	Riley *vs* Nash	21 50	....	
20 nov. 1875	do ...	Hôpital de la Marine, Souris. .	24 00	....	
					45 50
Oct., 1875	R. L. Weatherbee, C.R., Halifax........	Arbitrage du chemin de fer du Nouveau-Brunswick	579 95	....	
1er do 1875	do ..	La Reine *vs.* Macdonnell, ex-percept. des douanes, Halifax	200 00	....	
7 sept. 1877	do ...	La Reine *vs.* White *et al*	23 00	....	
29 mai 1878	do ...	Achat de terrain de Sproule.....	30 00	....	
18 do 1878	do ...	Starr et DeWolf *vs.* La Reine et Jones *vs* La Reine—paiement à compte	400 00	....	
22 do 1878	do ...	La Reine *vs* Cuddiler	94 07	....	
20 août 1878	do ...	Brise-lames de l'anse McNair...	12 50	....	
15 nov. 1878	do ...	La Reine *vs.* Webster.	20 00	....	
				1,359 52	
....	do ...	Divers comptes sous examen..............................	....	428 57	
....	do ...	do do ...	....	95 70	
....	do ...	Solde de compte réclamé par M Weatherbe *in re* Starr *vs.* La Reine et Jones *vs.* La Reine.	....	500 00	
					2,383 79
13 fév. 1837	Théodore Desbrisay, Bathurst............	Quatre achats de terrain pour gares et sab., ch. de fer Int...	184 40	....	184 40
4 avril 1877	C. A. Geoffrion, Montréal	*Re* fraudes de Stuart...	27 00	....	
6 do 1877	do	Diverses affaires..................	971 00	....	
9 do 1877	do	do	167 00	....	
22 avril 1879	do	Yuile *et al. vs.* Simpson..........	489 76	....	
					1,654 76
30 juin 1876	John Farley, Saint Thomas..............	Salles d'exercice de Malahide..	18 23	18 23	
13 nov. 1876	H. F. Rainville, (Montréal)	Diverses affaires	147 00	....	
4 déc. 1875	do	Canal Lachine (contrat de McNamee).......................	34 00	....	181 00

SOMMES payées, ou dont le paiement a été recommandé par le ministère de la justice aux conseils, avocats ou procureurs, etc.—*Suite.*

Date.	Nom et résidence.	Service.	Payé ou dont le paiement a été recommandé.	Sous examen.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 déc. 1875	H. F. et H. B. Rainville	Canal Lachine, (contrat de McNamee)	24 75	....	24 75
4 do 1875	H. B. Rainville	do do	112 75	....	112 75
3 juin 1876	H. W. Peterson, Guelph	Maison de douane et bureau de poste de Guelph	44 25	....	
14 do 1876	do	La Reine *vs.* Dowitt	47 00	....	
5 déc. 1876	do	Remise aux canons, Guelph	11 00	....	
4 juin 1877	do	Caus. contre des distil. illic (4)	105 00	....	
23 do 1877	do	Le perc. des Dou. *vs.* Ducaise	16 98	....	
					224 23
30 do 1877	E. Robinson, Chath'm	La Reine *vs.* Taylor: compte de l'insp. des bateaux à vapeur	56 00		
7 août 1878	* W. W. Robertson, Montréal	Oniakouton *vs.* Kataioutie	224 40		
1er nov. 1877	do	Avance, sur achats, agrandissement du canal Lachine	2,000 00		
6 mars 1878	do	Divers comptes sous examen	....	893 75	
					3,118 15
22 fév. 1877	John M. Hamilton, Sault Sainte-Marie	Phare de Shaftsbury	23 20	....	
1877-78	P. J. Brown, Ingersoll	Achats de terrains à Fort William, pour le c. de f. C. du P.	2,646 70	....	
31 déc. 1877	F. Fenton, Toronto	do do	223 75	....	
					2,893 65
20 jan. 1877	Charles McFayden, Owen Sound	Miller *vs* Plummer	10 00	....	
22 do 1877	do	Salles d'exerc. de Owen Sound	30 00	....	
					40 00
26 nov. 1876	Jas. Gowans, Sarnia	La Reine *vs.* Robert, acte concern. l'insp. des bat à vap.	133 66	....	
10 fév. 1877	R. Hutchinson, Richibouctou	Achats de terrains à Richib'cto	50 00	....	
					183 66
Janvier 1877	F. Langelier, C.R., Québec	Diverses affaires	153 80	....	
13 fév. 1877	do	do	1,093 00	....	
3 oct. 1878	do	do	526 81	....	
					1,773 61
30 juil. 1877	J. A. Gagne	Vol d'approvision. Pointe de l'ouest, Anticosti	690 00	....	
					690 00
31 mai 1877	John Wright, Port Hope	La Reine *vs.* Smart, ex-maître de poste, Port Hope	20 00	....	
20 nov. 1877	John Bell, C.R., Belleville	Honoraires de l'avocat dans les pétitions de droit	2,133 00	....	
					2,153
Août, 1878	Wm. Chisholm, Cornwall	Phare de Stonehouse Point	55 44	....	
26 sept. 1878	do	Diverses affaires	415 62	....	
					471 06

* Mr. Robertson n'a pas encore envoyé son compte in *re* agrandissement du canal Lachine.

SOMMES payées, ou dont le paiement a été recommandé par le ministère de la justice aux conseils, avocats ou procureurs, etc.—*Suite.*

Date.	Nom et résidence.	Service.	Payé ou dont le paiement a été recommandé.	Sous examen.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Mai, 1878	Jas. Maclennan, C.R., Toronto	Frais de défense dans sept affaires de pétition de droit...	1,600 35	....	
do 1878	do	Honoraires, Berlinguet *vs.* La Reine	3,500 00	....	
do 1878	do	Honor., Bertrand *vs.* la Reine...	100 00	....	
do 1878	do	Honoraires, Murray *vs.* la Reine	600 00	....	
do 1878	do	Honor, Isbester *vs.* la Reine.....	100 00	....	
					5,900 35
10 janv. 1878	Bawden et Machar, Kingston	La Reine *vs.* Rigney	311 35	....	
Août, 1878	Osler et Gwynne, Dundas	M. G. P. *vs.* Irving	12 64	....	
					323 99
1er juin 1877	S. S. Macdonell, Windsor, Ont.	La Reine *vs.* Decarie *et al.*	14 00	....	
24 avril 1878	do	Phare de Bois Blanc	15 05	....	
9 déc. 1878	do	Achat de terrains pour édifices publics, Windsor	35 70	....	
					64 75
24 oct. 1878	A. J. Wilkes, Brantford	Achat de terrains pour édifices publics, Brantford	46 36	....	
Février 1879	McMahon, Gibbons et McNabb, London	Le procureur-gén. *vs.* Walker..	690 89	....	
					737 25
Sept., 1877	A. A. Stockton, Saint-Jean	*Re* Chipman	154 12	....	
1er mai 1879	do	Diverses affaires	456 26	....	
					610 38
30 mars 1878	John Aylen, Aylmer, Que.	Barrage de Culbute *re* McGilles	31 31	....	
30 do 1878	do	Mandat pour prêter main-forte.	15 00	....	
					46 31
12 août 1875	T. Brossoit, Beauharnois	Cameron *vs.* Chisholm	12 00	....	
3 oct. 1877	A. R. Robertson, C.R., Victoria, B.C.	Mandat pour prêter main-forte.	16 75	....	
					28 75
8 mars 1876	Chaboult et Lebel, Rivière du Loup...	*Re* Deshérence Fraser	15 00	....	
8 oct. 1875	M. A. Hearn, C.R., Québec.	Diverses affaires.	267 00	....	
8 do 1877	E. Lareau, Montreal.	Berlinguet *vs.* la Reine, et Bertrand *vs.* la Reine.	1,600 00	....	
8 do 1877	F. X. Lemieux, Québec	do do	1,400 00	....	
28 avril 1877	McKelcan, Gilson et Bell, Hamilton	Salle d'exercices, Hamilton....	51 41	....	
4 mai 1877	J. N. Pouliot, Rimouski,	Arbitrage, ch. de fer Intercol ..	428 00	....	
4 do 1877	J. E. Pouliot, Fraserville	do do	700 00	....	
30 avril 1879	S. R. Thomson, C.R., St. John	Honoraires, Milner *vs.* Luttrell.	92 00	....	
26 do 1879	Otto S. Weeks, C.R., Halifax	Allan *vs.* O'Brien	55 00	....	
					4,608 41

SOMMES payées, ou dont le paiement a été recommandé par le ministère de la justice, aux conseils, avocats, etc.—*Fin.*

Date.	Nom et résidence.	Service.	Payé ou dont le paiement a été recommandé	Sous examen.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Mars 1876	Bischoff, Bompas et Bischoff, Londres, Angleterre..........	*Re* drag. d'Evan £10 10s 10d) soit........................	51 30	....	
do 1877	do ...	Le procureur-général *vs.* Haws, (£263 9s. 7d.) soit..............	1,282 26	....	
do 1879	do ...	Le procureur-général *vs.* Haws, (£193 19s. 2d) soit..............	943 93	....	
do 1879	do ...	Le procur.-général *vs.* Richardson, Duck et Cie. (£39 18s. 3d) soit....................	194 24	....	2,471 73
		Total....................	....	....	64,219 91

SOMMES payées par les ministères ci-dessous mentionnés aux avocats qu'ils ont employés, suivant l'état ci-annexé.

	$ cts.
Ministère de la marine et des pêcheries..........	6,794 92
do du revenu de l'intérieur..........	3,911 22
do de l'agriculture..........	77 00
do de l'intérieur (division des Sauvages)..........	1,243 64
do de la milice et de la défense..........	438 27
do des postes..........	1,202 02
do des finances et du receveur-général..........	3,243 22
do des douanes..........	1,825 88
do des travaux publics (rapport non donné, voir note)..........	
	18,736 17
Total de l'état du ministère de la justice..........	64,219 91
Total..........	$82,956 08

NOTE.—Le secrétariat d'Etat et le conseil privé font rapport qu'ils n'ont rien payé. Le rapport du ministère des travaux publics (qui n'est pas encore prêt) sera fourni aussitôt qu'il sera reçu.

Z. A. LASH,
Député du ministre de la justice.

12 mai 1879.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

A qui payé.	Services.	Somme.
		$ cts.
W. H. Tuck	Services professionnels	1,050 05
L'hon. S. L. Shannon	do	5 00
do A. McFarlane	do	17 00
N. H. Meagher	do	12 75
J. G. Colston	do	535 63
Alleyn et Chauveau	do	84 65
W. F. Macleay	do	44 02
Murray Dodd	do	11 00
Alleyn et Chauveau	do	256 58
Langlois, Angers et Cie	do	92 60
Thos B. Flint	do	10 60
L. G. Power	do	12 00
Jno. Paysant	do	1 50
G. T. Solomon	do	5 30
Cameron et Cleary	do	20 00
Chaboult et Lebel	do	143 50
W. H. Tuck	do	291 58
A. J. Hickman	do	75 00
W. B. Deacon	do	52 15
J A. Camirand	do	81 40
Abbott, Tait et Cie.	do	10 00
H. C. Austin	do	6 50
D. Gilmour	do	6 00
C. W. Weldon	do	192 34
B. E. Tremaine	do	31 60
McKay & Hill	do	20 00
Weatherbee et Graham.	do	134 25
L'hon. A. N. Richards	do	165 00
Alleyn et Chauveau	do	10 00
C. McFayden	do	136 89
F. X. Frenette	do	31 40
J. F. St. Julien	do	10 00
R. P. DeLaronde	do	20 00
J. A. Camirand	do	69 55
A. Harrison	do	37 53
Thos. Taylor	do	16 00
A. A. Davidson	do	65 00
L'hon. S. L. Shannon	do	65 00
C. W. Weldon	do	156 00
G. Larue	do	9 00
F. Langelier	do	9 00
T. J. Marchand	do	35 25
Doucet et Hart	do	47 72
J. J. Fox	do	27 00
Jos. Hendry	do	60 00
A. R. Robertson	do	10 00
Drake et Jackson	do	3 25
L. P. Sirois	do	17 50
W. D. Campbell	do	35 48
A. Diamond	do	16 20
L'hon. A. N. Richards.	do	60 00
Job Bilodeau	do	28 40
C. Duberger	do	2 98
J. Mowat	do	78 00
W. T. Carty	do	13 50
Jas. Ramsay	do	42 34
Sandford H. Pelton	do	216 90
Wm. Bignall	do	10 00
S. S. Macdonnell	do	24 95
C. Clement	do	5 50
Ezra Munro	do	9 50
R. L. Weatherbee	do	135 00
J. N. et T. Ritchie	do	5 00

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.—*Fin.*

A qui payé.	Services.	Somme.
		$ cts.
N. W. White	Services professionnels	23 25
E. O. Farland	do	10 00
J. O. Laferrière	do	7 60
F. Langelier	do	65 00
A. H. Robinson	do	5 00
L. H. Davies	do	71 55
J. O. Archambault	do	15 05
H. B. Rainville	do	510 27
	Total	6,794 92

MINISTÈRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Date.			A qui payé.	Résidence.	Somme.
					$ cts.
14	fév.	1874	Ball, F. R		47 38
17	mars	1874	Carter, Edward	Montréal	1,200 00
18	nov.	1874	O'Connor, Cox et Ouellette	Windsor	4 75
30	do	1874	Carter, Edward	Montréal	400 00
22	déc.	1874	Tuck, W. H.	St. Jean, N.B.	5 00
14	do	1876	McLay, John	Walkerton	2 80
23	janv.	1877	Peterson, H. W	Guelph	19 50
14	avril	1877	do	do	262 00
2	mai	1877	do	do	5 00
14	juin	1877	do	do	47 00
29	do	1877	do	do	63 90
16	avril	1877	Walkem, G. A.	Victoria, C.B.	15 00
20	juin	1877	Osler, J. B.	Hamilton	15 00
30	do	1877	Bowlby, W. H.	Berlin	90 00
30	do	1877	Peterson, A. J.	do	25 00
30	do	1877	Bowman, J. D.	do	25 00
7	août	1877	Peterson, H W	Guelph	56 00
14	sept.	1877	do	do	42 00
24	oct.	1877	do	do	23 15
9	nov.	1877	do	do	101 55
19	fév.	1878	do	do	15 00
10	sept.	1877	do	do	14 50
20	mai	1878	Jamieson et Greig	Almonte	20 00
30	oct.	1877	Rémillard et Flynn	Québec	200 00
23	juillet	1878	Coutlée, L. W. P	Hull	100 80
23	août	1878	Peterson, H. W	Guelph	30 00
23	sept.	1878	Rémillard et Flynn	Québec	1,080 89
			Total		3,911 22

A. BRUNEL,
Commissaire.

MINISTÈRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 18 avril, 1879.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,
OTTAWA, CANADA, 16 avril 1879.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 15 courant demandant le nom de tous conseils, avocats ou procureurs employés par ce ministère depuis le 5 novembre 1873 jusqu'au 10 octobre 1878, j'ai l'honneur de vous informer que l'honorable F. Langelier est le seul avocat dont nous ayions réclamé les services pendant cette période de temps, et dans les causes suivantes :

9 décembre 1875.—Enquête dans l'affaire du bris de maison à la station de quarantaine de l'Ile-aux-Oies. Honoraires payés par le ministère, $77.

Mai 1877.—Poursuite du patron du navire *Choice* pour violation de l'acte concernant la quarantaine. Le patron a été condamné à $50 d'amende et a payé les frais.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. LOWE,
Secrétaire du ministère de l'agriculture.

Au député du ministre de la justice,
Ottawa.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DIVISION DES SAUVAGES.

Service.	Somme réclamée.	Somme payée.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts
L. W. Coul:lee	290 00	290 00	
J. J. McLaren	653 64	653 64	
Juge W. Badgley	300 00	300 00	
			1,243 64

L. VANKOUGHNET,
Sous-surintendant-général des affaires des Sauvages.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DIVISION DES SAUVAGES, OTTAWA, 3 mai 1879.

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE.

Date.	A qui payé.	Résidence.	Service.	Somme payée.
1873.				$ cts.
Décembre....	H. R. Rainsford, jr.........	Frédéricton, N.B.....	Bail de la cour de justice	15 00
1874.				
Janvier	Bain et Blanchard.........	Winnipeg, Manitoba.	Frais judiciaires.	38 95
Août.	D. Hamilton.....................	Windsor, N.E	Copies d'actes, salles d'exercices de Falmouth	2 75
do	J. K. Blain	do	do do ...	2 50
do	Angus McLeod..................	Amherst, N E..........	do do ...	6 65
do	S. Chipman.........................	Kentville, N.E..........	Copies d'actes, salles d'ex. du township de Cornwallis.......	4 00
Septembre...	Clark et MacKenzie.......	Winnipeg, Manitoba.	Frais judiciaires	10 00
Novembre ...	E. J. O'Neill ,........	Ottawa......	Bail du champ de tir Rideau, à Ottawa...	3 00
1875.				
Février	Drake et Jackson............	Victoria, B.C.	Pour préparer le contrat des salles d'exercices de Victoria	26 25
Mars	Bain et Blanchard...... ...	Winnipeg, Manitoba.	Frais judiciaires..........................	25 00
Avril..........	James Agnew.	Kingston........	Copie de bail, "pont Cataraqui," Kingston......................	4 00
Mai	Papineau, Papineau et Durand	Montréal..	Bail et copie, champ de tir de la pointe Saint-Charles..........	12 00
Décembre....	J. B. McShane................	Saint-Jean................	Frais judiciaires, ass. à la vente des salles d'exercice de Quaco	18 67
1876.				
Mars............	B. M. Britton.	Kingston...................	Frais judic., la Reine *v.* Allen—cour au combust, Kingston	16 50
do	Papineau et Durand.......	Montréal...................	Préparer le bail du champ de tir de la Pointe Saint-Charles	2 25
Août	Mdme. Lucie Pominville.	do	Service professionnels de feu son mari, F. P. Pominville, C. R...	95 00
1877.				
Juillet...........	John J. McLaren...........	do	Frais judiciaires, Fitzpatrick McKeown............................	100 00
Septembre...	Doucet et Hart....	Québec	Casernes de la porte Québec.....	3 00
Octobre......	Papineau et Durand.......	Montréal..	Bail du champ de tir de la Pointe St. Charles......	8 25
Décembre ...	H. B. Rainsford..............	Frédéricton, N.B......	Bail de l'édifice du marché pour l'usage de l'école militaire....	20 00
1878.				
Juillet..... ..	W. H. Lowe	Bowmanville..	Préparer le bail du champ de tir de Brockville.................	24 50
				438 27

EUG. PANET,
Député du ministre de la milice.

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,
OTTAWA, 19 avril 1879.

MINISTÈRE DES POSTES.

Année.	Nom.	Service.	Sommes.
		ONTARIO.	$ cts.
1875	W. H. Lapinoture..........	Frais judiciaires, *in re* J. McLean, vol de lettres chargées	5 47
1877	J. W. H. Wilson...........	do *in re* A. H. Carter, ex-M. de P., Bondhade	20 00
1878	E. T. Dartnell..	do *in re* J. McDonell, ex-M. de P., Vankleek Hill	10 00
1879	E. H. Tiffany	do *in re* A. Campbell, vol de malles..........	10 00
		QUÉBEC.	
....	A. P. Letendre.....	Frais judiciaires *in re* A. St. Laurent, ex-M. de P. Saint-Laurent..	25 00
1875	Casgrain, Davidson et Fisher........	do *in re* J. L. Palmer et Macdonald, lettre Pope	300 00
1875	G. F. McGuire...............	do *in re* A. Kerr, vol. de lettres chargées..	8 00
1875	J. C. Murray................	do *in re* Warwick, vol de malles.................	2 00
1876	J. Gleason..	do *in re* ex-M. de P., Sainte-Luce...............	75 00
1876	Laflamme et Brossoit....	do *in re* J. Longpre, ex-M. de P., Beauharnois	33 50
1876	B. Brunell..	do *in re* enquête dans le b. de pt. de Stanford	11 20
		NOUVELLE-ECOSSE.	
1875	J. Grahame...................	Frais judiciaires *in re* J. L. Barnhill, vol de malles	33 80
1877	W. F. MacCoy...	do *in re* dét. de fonds au b. de p. baie Mahone	47 47
1877	R. L. Weatherbee...........	do en prenant des caut. du M. de P., Walton	10 00
1879	do	do *in re* Halifax et Yarmouth, vol de malles.	80 95
1879	do	do *in re* la Reine *vs.* Carew	18 50
		NOUVEAU-BRUNSWICK.	
1874	W. B. Chandler..............	Frais judiciaires *in re* J. C. Alward..	27 50
1874	W. H. Tuck	do *in re* J. Grover, ex-M. de P., Woodstock..	205 87
1877	do	do *in re* la Reine *vs.* Harvie..................	122 98
1877	A. L. Palmer.................	do *in re* Waterbury *vs.* Dewé..	82 28
		COLOMBIE-BRITANNIQUE.	
1877	A. R. Robertson............	Frais judiciaires *in re* la Reine *vs* Harrison	72 50
1877	A. N. Richards	do *in re* de Cassiar, vol de malles	20 00
		Total....................................	1,202 02

W. H. GRIFFIN,
Deputé du directeur-général des postes.

MINISTÈRES DES FINANCES ET DU RECEVEUR-GÉNÉRAL.

Date.		Nom.	Somme.	Total.
			$ cts.	$ cts.
6 déc.	1873	L'hon. L. S. Shannon, C.R.	10 00	
30 juin	1874	W. H. Tuck, C.R.	20 00	
26 juillet	1876	P. La Rue	1,109 85	
13 nov.	1876	H. F. Rainsville	49 52	
11 déc.	1876	P. Langelier	716 80	
19 mars	1877	E. D. D'Orsonnens	16 70	
23 do	1877	A. A. Brault	248 00	
		R. L. Weatherbee	15 00	
24 août	1878	A. A. Brault	40 00	
3 oct.	1878	F. Langelier	42 00	
4 do	1878	do	75 35	
3 août	1878	W. H. Walker	250 00	
30 sept.	1878	do	400 00	
		C. A. Seward	250 00	
				3,243 22

J. M. COURTNEY,
Député du ministre des finances.

Ministère des finances,
10 mai 1879.

MINISTÈRE DES DOUANES.

Date.		Nom.	Résidence.	Somme.
				$ cts.
19 janv.	1875	W. H. Tuck		80 00
29 mai	1875	A. E. Forget		310 00
10 fév.	1875	Royal et Dubuc		59 50
10 do	1875	do		133 95
18 do	1875	F. E. Cornish		165 45
31 mai	1877	Ritchie et Borlase		65 00
8 mars	1878	C. A. Geoffrion		117 00
12 do	1878	A. et W. Robertson		179 50
29 avril	1878	Bawden et Machar		170 37
21 sept.	1878	Remillard et Flynn	Québec	368 00
3 oct.	1878	J. Gleason	Rimouski	94 65
12 juin	1877	L'hon. Sydney Smith	Cobourg	21 21
16 déc.	1876	McKay et Hill	Sydney, N.E	61 25
		Total		1,825 88

J. JOHNSON,
Commissaire des douanes.

Ministère des douanes,
Ottawa, 1er mai 1879.

RÉPONSE

(177)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 5 mai 1879 ;—Demandant copie de tous comptes rendus par le maître de poste de Toronto, ou recueillis pour lui, au département des postes, entre le 1er juillet 1874 et le 1er juillet 1878, ainsi que de tous ordres en conseil et mémoires du maître-général des postes ou de son député, autorisant le paiement, au dit maître de poste, d'une augmentation de salaire ou d'une commission, pendant la période ci-dessus mentionnée.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 13 mai 1879.

RÉPONSE

(178)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 avril 1879 ;—Pour copie de la correspondance échangée entre le gouvernement et le maître de poste de la paroisse de St. Fabien, M. Vidal Roy, et toute autre personne, au sujet du changement du bureau de poste de cette paroisse, ainsi que les raisons pour lesquelles M. Vidal Roy a été remplacé par un autre comme maître de poste.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 13 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(179)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 10 mars 1879 ;—Pour copie de tous rapports, papiers et documents concernant la mise à la retraite de M. LeSueur, ci-devant employé dans le département des postes, et de toute correspondance y relative.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 13 mai 1879.

RÉPONSE

(180)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 10 mars 1879 ;—Pour copie de tous rapports, papiers et documents concernant l'emploi de W. F. Forsyth, dans le département des postes, et de toute correspondance y relative.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 12 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(181)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 3 mars 1879 ;—Demandant copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui du Royaume-Uni, au sujet des instructions royales, antérieurement au 5 octobre 1878.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 12 mai 1879.

RÉPONSE

(182)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 10 mars 1879 ;—Pour copie de la correspondance échangée depuis le 10 octobre 1878, entre le département des Postes, ou aucun de ces officiers, et toutes personnes quelconques de la paroisse St. Fabien, au sujet du contrat pour le transport de la malle entre la station du chemin de fer et le bureau de poste de cette paroisse.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 12 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(183)

A un Ordre de la Chambre des Communes, en date du 24 février 1879 ;—Pour copie de la plainte portée contre M. S. Lévesque, en sa qualité de maître de poste et de conducteur des malles pour la paroisse de St. Donat ; aussi, copie de l'enquête que cette plainte a occasionnée.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 12 mai 1879.

RÉPONSE

(184)

A une Adresse de la Chambre des Communes, en date du 28 février 1879 ;—Demandant copie de toute correspondance avec le gouvernement, et de tous les ordres en conseil, depuis le 1er juillet 1878, au sujet d'octrois de terres, pour encourager l'émigration et la colonisation des terres dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 13 mai 1879.

[*Conformément à la recommandntion du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(185)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 5 mai 1879 ;—Demandant copie de toutes lettres, certificats, rapports et correspondance échangés avec aucun juge ou officier-rapporteur, ou autre personne, concernant le nouveau dépouillement des bulletins déposés à la dernière élection pour le district électoral de Selkirk, dans la province du Manitoba, et la décision de l'élection contestée pour le dit district électoral.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 13 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(186.)

A un Ordre de la Chambre du 31 mars 1879, pour la production de copie de tous rapports, instructions et correspondance relatifs à l'approfondissement de la rivière Kaministiquia, et à la possibilité de former un havre accessible aux plus grands navires des lacs au point choisi sur cette rivière comme terminus du chemin de fer du Pacifique.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'État.

Secrétariat d'État,

Ottawa, 13 mai 1879.

Toronto, 26 mars 1874.

Monsieur,—Permettez-moi d'attirer votre attention sur la dépense d'environ $10,000 faite par ce gouvernement pour draguer la barre de la rivière Kaministiquia, Baie du Tonnerre, lac Supérieur. La discussion de cet item du budget, pendant la dernière session, a démontré qu'au lieu d'être d'une nature locale, cette amélioration était plutôt généralement avantageuse aux navires naviguant sur les lacs, et j'ai alors promis à la Chambre de vous communiquér ce fait, tout en vous invitant à examiner s'il ne serait pas juste que le gouvernement fédéral nous remboursât de cette dépense.

Comme vous connaissez la localité, il est inutile que je donne ici les raisons à l'aide desquelles on peut établir que ces travaux sont d'une nature fédérale plutôt que provinciale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

A. CROOKS,

Trésorier.

A l'hon. Alexander Mackenzie,
Ministre des travaux publics, etc.,
Ottawa.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 mai 1874.

MONSIEUR,— J'ai reçu instruction d'accuser réception de votre lettre du 26 mars, au sujet des $10,000 dépensées par le gouvernement de l'Ontario pour faire draguer la barre de la rivière Kaministiquia, Baie du Tonnerre, et suggérant que le gouvernement fédéral examine la question de savoir s'il doit rembourser cette somme au gouvernement de l'Ontario, l'amélioration n'étant pas considérée d'une utilité locale, mais d'un avantage général pour les navires fréquentant les lacs.

Je dois aussi vous demander si quelque correspondance à ce sujet a déjà eu lieu entre les deux gouvernements.

Je suis, monsieur,
Avec bien de la considération,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A l'honorable A. CROOKS, M.P.P.,
Toronto, Ont.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 16 février 1876.

MONSIEUR,—Vu que l'on projette l'approfondissement et l'amélioration du chenal de la rivière Kaministiquia, Baie du Tonnerre, lac Supérieur, je suis chargé de vous demander s'il vous plairait d'entreprendre le dragage qu'il faudrait faire là. Si vous répondez affirmativement, dites à quel prix par verge cube. Ces travaux de dragage, comme quantité, ne devront pas excéder quarante mille verge cubes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

Au maire UPHAM,
Duluth.

DULUTH, MINNESOTA, 22 février 1876.

MONSIEUR,—Votre lettre du 16 de ce mois nous est parvenue, et en réponse nous disons que pour 35 cts. par verge cube, mesurée sur les chalands, nous ferons volontiers le dragage sur la rivière Kaministiquia, pourvu que les autorités douanières laissent passer franc de droit l'outillage que ces travaux exigent.

A vous bien respectueusement,

WILLIAMS ET UPHAM.

A F. BRAUN, écr., secrétaire,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 5 mai 1876.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous prévenir que pendant la saison de 1876 vous aurez à faire le relevé des havres et cours d'eau suivants :

De ces relevés vous transmettrez une copie à l'honorable ministre, accompagnée de toutes les observations que vous croirez de voir soumettre.

* * * * * * * * * *

Baie du Tonnerre, lac Supérieur.

* * * * * * * *

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A WILLIAM KINGSFORD, écr.,
Ingénieur-contrôleur.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 24 avril 1876.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer que le parlement a affecté un crédit de $6,000 au dragage de la baie du Tonnerre, à l'embouchure de la rivière Kaministiquia.

Veuillez dresser immédiatement le devis nécessaire, et lorsqu'il sera fait, prenez les moyens de le faire publier.

L'honorable ministre désire que ces travaux soient commencés le plus tôt possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A WILLIAM KINGSFORD, écr.,
Ingénieur-contrôleur, Ottawa.

Soumission pour les travaux à exécuter dans la baie du Tonnerre.

BAIE DU TONNERRE, 18 mai 1876.

Les soussignés offrent, par la présente, de faire le dragage dans la baie du Tonnerre, de fournir les matériaux, la main-d'œuvre, l'outillage, de faire face à tous les cas fortuits et de se conformer aux prescriptions des plans et devis quant à la profondeur du dragage, et de se soumettre à telles modifications que le ministère des travaux publics pourra faire plus tard à ces prescriptions ; en un mot, d'exécuter cette entreprise au prix de cent quarante piastres par journée de dix heures.

Ils s'engagent en outre, à faire et terminer convenablement les travaux et ce conformément au devis et au gré du ministère des travaux publics, sans demander aucune augmentation du prix ci-dessus.

Comme cautions de la fidèle exécution de l'entreprise, nous offrons MM. Archibald P. McKinnon, de Glencoe, Ontario, et John McLeod, d'Offa, Ontario.

EZRA. T. WILLIAMS,
L'Anse, Michigan,
Entrepreneur.

JOHN H. UPHAM,
Duluth, Minnesota,
Entrepreneur.

Datée à Cheboygan, Michigan, 18 mai 1876.

Ouvrage à faire dans les localités indiquées sur les plan et devis, ou conformément aux instructions qui seront données plus tard, le dragueur devant être capable de déplacer, par heure, cinquante verges cubes ordinaires, le mesurage devant se faire sur les chalands et le dragueur devant être accompagné d'un remorqueur et de trois chalands, et tous montés par le nombre d'hommes nécessaire à leur bonne manœuvre et fournis du combustible nécessaire, auxquelles charges sont ajoutées celles du transport de l'outillage dans chaque sens. Le ministère ne sera responsable d'aucun dommage que pourra subir l'outillage, soit par l'incendie, des tempêtes ou toute autre cause. Prix, par journée de dix heures de travail réel.. $140 00

Nous, Archibald P. McKinnon et John McLeod, les personnes ci-dessus désignées et offertes comme cautions, consentons par le présent à remplir telle obligation que le ministère des travaux publics pourra exiger pour la fidèle exécution de l'entreprise conformément au devis d'après lequel la soumission ci-dessus est faite.

ARCHIBALD P. McKINNON,
Glencoe, Ontario,
Marchand de bois.

18 mai 1876.

JOHN McLEOD,
Offa, Ontario,
Marchand de bois.

18 mai 1876.

Soumission pour les travaux à exécuter dans la baie du Tonnerre.

BAIE DU TONNERRE, 25 mai 1876.

Les soussignés offrent, par la présente, de faire le dragage dans la baie du Tonnerre, de fournir les matériaux, la main-d'œuvre, l'outillage, de faire face à tous les cas fortuits et de se conformer aux prescriptions des plans et devis quant à la profondeur du dragage, et de se soumettre à telles modifications que le ministère des travaux publics pourra faire plus tard à ces prescriptions, en un mot, d'exécuter cette entreprise aux prix ci-dessous.

Ils s'engagent en outre, à faire et terminer convenablement les travaux et ce conformément au devis et au gré du ministère des travaux publics, sans demander aucune augmentation du prix ci-dessus.

Comme cautions de la fidèle exécution de l'entreprise, nous offrons John W. Coy, de Sainte-Catherine, et Thomas B. Hart, de Sainte-Catherine.

HUNTER, MORSE ET CIE,
Sainte-Catherine, entrepreneurs.

Datée à Sainte-Catherine, 25 mai 1876.

Ouvrage à faire dans les localités indiquées sur les plan et devi, ou conformément aux instructions qui seront données plus tard, le dragueur devant être capable de déplacer, par heure, cinquante verges cubes ordinaires, le mesurage devant se faire sur les chalands et le dragueur devant être accompagné d'un remorqueur et de deux chalands, et tous montés par le nombre d'hommes nécessaire à leur bonne manœuvre, et fournis du combustible nécessaire, auxquelles charges sont ajoutées celles du transport de l'outillage dans chaque sens. Le ministère ne sera responsable d'aucun dommage que pourra subir l'outilage, soit par l'incendie, des tempêtes ou toute autre cause. Prix, par heure de travail réel.. $ 5 00

Nous, John Hunter, C. P. Morse, James Murray, C. D. Rudcliffe, les personnes ci-dessus désignées et offertes comme cautions, consentons par le présent à remplir telle obligation que le département des travaux publics pourra exiger pour la fidèle exécution de l'entreprise conformément au devis d'après lequel la soumission ci-dessus est faite.

J. W. COY,
Sainte-Catherine,
25 mai 1876. Ferronnier.

T. B. HART,
Sainte-Catherine,
25 mai 1876. Entrepreneurs.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 8 juin 1876.

MONSIEURS,—J'ai reçu instruction de vous demander si vous êtes en mesure de passer contrat avec ce département pour le dragage à faire dans la baie du Tonnerre, conformément à votre soumission du 18 mai.

Je dois aussi vous informer qu'un dragueur étranger ne peut être employé en Canada sans payer de droit.

Le crédit affecté à ces travaux est de $6,000.

J'ai l'honneur d'être,
Messieurs,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A MM. WILLIAMS ET UPHAM,
Entrepreneurs.

CHEBOYGAN, Mich., 12 juin 1876.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre à l'effet de savoir si nous serions prêts à passer contrat pour le dragage à faire dans la baie du Tonnerre, lac Supérieur, et à payer les droits sur l'outillage à transporter là.

Nous sommes prêts à passer contrat pour l'exécution de cette entreprise au prix mentionné dans notre soumission, et à donner, si nécessaire, des garanties que l'outillage sera enlevé aussitôt que les travaux seront terminés, mais nous ne pouvons consentir à payer de droit à la douane. Nous avons déjà travaillé là, et le gouvernement de l'Ontario ne nous a pas soumis à cette obligation.

A vous bien respectueusement,

WILLIAMS et UPHAM.

A F. BRAUN, écr., secrétaire,
Département des travaux publics,
Ottawa, Ontario.

TORONTO, 27 juin 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que les MM. Hunter et Murray se proposent de faire faire le dragage dans la baie du Tonnerre par le dragueur *Goliath*. Ayant lieu de croire que ce dragueur fera bien le travail nécessaire, je demande l'autorisation de confier l'entreprise à ces messieurs.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur.

WILLIAM KINGSFORD,
Ingénieur-contrôleur.

A F. BRAUN, écuier,
Secrétaire, département des travaux publics.

Télégramme.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
OTTAWA, 30 juin 1876.

A WM. KINGSFORD,
Ingénieur-contrôleur,
Port Burwell :—

Vous avez l'autorisation d'accepter la soumission de Hunter et Murray, pour le dragage dans la baie du Tonnerre.

F. BRAUN,
Secrétaire.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 26 juillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer que l'honorable ministre consent à ce que vous vous mettiez en communication avec les entrepreneurs du dragage de l'embouchure de la rivière Kaministiquia, à l'effet d'arrêter un prix pour la continuation des travaux après que le crédit de $6,000 affecté à ce service aura été dépensé, et il vous invite à faire rapport au département du résultat de vos démarches.

Comme l'excédant de la dépense sur le crédit affecté à la baie du Tonnerre devra être porté au débit du compte du chemin de fer du Pacifique, vous tiendrez des comptes distincts de ces deux dépenses, vu que les travaux entrepris sont pour améliorer le chenal qui permettra l'accès au terminus de cette voie ferrée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A WM. KINGSFORD, écr.,
Ingénieur-contrôleur, Ottawa.

OTTAWA, 26 iuillet 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de représenter à l'honorable ministre que le dragage de la barre à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, baie du Tonnerre, devra être fait jusqu'à une profondeur de 13 pieds, et que la somme de $6,000 affectée à cette entreprise, ne permettra au dragueur de travailler que pendant quarante jours, la soumission acceptée spécifiant le prix de $15 par heure de travail.

Le haut prix de ce travail est dû au transport du dragueur de Sainte-Cathérine au lac Supérieur, et il suggère naturellement la question de savoir si, après que le crédit sera épuisé, il ne conviendrait pas de continuer les travaux, afin de donner au chenal une plus grande largeur et profondeur qu'on ne le pourrait dans le temps ci-dessus désigné, à la condition, bien entendu, que les entrepreneurs veuillent continuer ce dragage à un prix raisonnable.

En conséquence, je soumets à la décision de l'honorable ministre, s'il serait à propos de se mettre en rapport avec les entrepreneurs à l'effet d'obtenir qu'ils fassent une offre de continuer les travaux après que les $6,000 seront dépensées. Si cet avis était adopté, il va sans dire que je ferais rapport à l'honorable ministre du résultat de ma démarche.

Si les entrepreneurs ne demandent qu'un prix à la fois juste et raisonnable pour continuer les travaux pendant un temps désigné, et que leur offre soit acceptée, l'on obtiendra ainsi un chenal de la profondeur voulue à des conditions plus économiques

que s'il fallait cesser les travaux dès que le crédit serait épuisé, travaux qu'il faudrait reprendre une autre saison et qui exigeraient de nouveaux frais de transport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. KINGSFORD,
Ingénieur contrôleur.

A F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, département des travaux publics,
Ottawa.

OTTAWA, 17 août 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre la lettre de MM. Hunter et Murray, par laquelle ils offrent de continuer le dragage à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, Fort-William, à raison de $9 l'heure, lorsque leur contrat actuel sera rempli. Je recommande respectueusement que cette proposition soit acceptée, tout en demandant l'autorisation de continuer les travaux jusqu'à ce que l'on ait obtenu une profondeur de 13 pieds sur une largeur de 100. Ce travail va sans doute durer jusqu'à la fin de la saison. D'après les sondages, il va falloir déplacer 44,000 verges cubes de terre pour obtenir le résultat voulu, et ce travail va coûter $10,000 en sus du crédit actuel de $6,000.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM KINGSFORD,
Ingénieur contrôleur.

A F. BRAUN, écr.,
Département des travaux publics, etc.

TORONTO, 16 août 1876.

CHER MONSIEUR,—Conformément à votre demande, nous offrons de continuer le dragage, lorsque le crédit de 6,000 sera dépensé, au taux de $9 par heure.

A vous bien sincèrement,

HUNTER ET MURRAY.

A WILLIAM KINGSFORD,
Ingénieur-contrôleur.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
31 août 1876.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 17 de ce mois, recommandant d'accepter la proposition de MM. Hunter et Murray de continuer le dragage à l'embouchure de la rivière Kaministiquia au prix de $9 par heure, je vous informe que vous êtes autorisé à accepter leur offre et à dépenser une somme additionnelle de $2,000, mais avant de faire cette dernière dépense vous devrez faire rapport de la condition où se trouvent les travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A W. KINGSFORD, écr.,
Ingénieur-contrôleur.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
4 octobre 1876.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer que l'honorable ministre adhère à votre recommandation d'affecter un autre crédit de $3,000 au dragage de l'entrée de la rivière Kaministiquia, et vous êtes en conséquence autorisé à employer cette somme de $3,000 en sus de la dépense déjà faite pour ces travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A WILLIAM KINGSFORD,
Ingénieur-contrôleur,
Ottawa.

BUDGET DE 1877-78.

BAIE DU TONNERRE, RIVIÈRE KAMINISTIQUIA.

Crédit	Nouveau crédit.	Revoté.	Total.	
1876-77	6,000	....	....	$15 par heure
" du chemin de fer du Pacifique.	3,000	....	....	9 "

Avec le premier crédit on a fait draguer 13,266 verges cubes, soit 45cts. par verge.

Avec le deuxième crédit, et au taux réduit, 8,304 verges cubes, soit 25cts. par verge.

Pour obtenir une profondeur générale de 13 pieds il va falloir draguer la rivière même à différents points, formant ensemble une étendue de plus de 5,500 pieds, et à moins que le département ne se charge de ces travaux, je ne sais de quelle source on pourra tirer les fonds nécessaires à leur exécution. Si la rivière n'est pas approfondie, les navires échoueront en la remontant.

La longueur à draguer sur la batture est de 3,500 pieds.

Si on ne donne au chenal qu'une largeur de 45 pieds, son entrée sera certainement difficile. Les forts vents du sud-est sont là fréquents, et à moins que le chenal ne soit suffisamment large, les navires seront toujours en danger d'échouer. Une largeur de 66 pieds serait à peine suffisante. En temps calme, une entrée de 44 pieds ne serait pas assez large, même si le chenal était bien indiqué par des bouées.

Dans la rivière, un chenal de 44 pieds suffira, s'il est bien indiqué par des bouées.

En conséquence l'évaluation des travaux restant à faire est celle-ci :

	Verges cubes.
Pour terminer la tranchée dans la batture, sur 66 pieds de largeur	24,000
Pour terminer la tranchée dans la rivière, sur 45 pieds de largeur	16,000
Total	40,000

Je suppose ici que les entrepreneurs continueront les travaux au prix actuel, soit $10,000, sur allocation pour les cas imprévus.

Mais comme il y a un solde de $848 du premier crédit, cette somme pourrait être considérée disponible pour faire face aux difficultés imprévues que pourraient offrir les travaux à faire dans la rivière.

Aucun crédit ne figure dans le budget.

Le ministre a marqué $5,000 pour la dépense de cette saison.

KINGSFORD,
Ingénieur-contrôleur.

Ottawa, 2 mars 1877.

OTTAWA, 6 avril 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant au sujet du relevé de la rivière Kaministiquia et des travaux exécutés là en 1876.

Le relevé et l'examen faits d'après mes instructions par M. Michaud, membre de mon personnel, embrasse la batture de 3,500 pieds à l'entrée de la rivière, et la rivière même jusqu'à la station du chemin de fer du Pacifique, c'est-à-dire sur une distance de 362 milles. Ces travaux étaient préliminaires au dragage à faire pendant la saison de 1876.

Pour la navigation, la rivière Kaministiquia aurait cet avantage d'offrir un excellent havre protégé contre tous les vents. Elle ressemble beaucoup aux rivières qui ont fait de Chicago et Milwaukee deux grands centres de commerce. Dans cette région, nul autre cours d'eau n'offrirait aux navires desservant le commerce un abri aussi sûr.

Dans la baie, les gros vents créent une houle si forte qu'il serait impossible que les navires pussent y tenir à-quai.

Ce qui amoindrit l'importance générale de cette rivière, c'est la batture de 3,500 pieds qui traverse directement son embouchure.

Ce cours d'eau peut se partager en trois sections. C'est à la station du chemin de fer du Pacifique qu'il est le plus profond, et c'est à son embouchure qu'il l'est le moins, car là, généralement, il n'a pas treize pieds. Sur une distance intermédiaire, sa profondeur est de treize à quinze pieds.

Depuis son entrée jusqu'à une petite distance en amont de Fort-William, sa profondeur est généralement de dix à onze pieds sur toute sa largeur, mais sur divers points elle est beaucoup plus considérable.

Le projet actuel est d'obtenir une profondeur de treize pieds à l'eau basse, et pour y parvenir il faudra draguer la rivière sur une étendue de 1,600 pieds jusqu'à l'ouest de Fort-William. Jusqu'au point appelé la Première Rivière, la profondeur de ce cours d'eau est généralement de 13 à 15 pieds; on trouve donc une profondeur suffisante jusqu'au quai du terminus du Pacifique, car elle varie de 15 à 18 pieds. De l'embouchure au quai du Pacifique, la distance est de 3.62 milles.

La largeur générale de la rivière est de 350 pieds, ce qui prouve que nous avons là un havre de grandes dimensions pouvant satisfaire à toutes les exigences du commerce que l'entreprise pourra créer dans cette région. Les navires y seront bien abrités et la constructions de quais y sera facile.

Des annonces demandant des soumissions pour le dragage ont été publiées, et après l'adjudication de l'entreprise, les travaux furent commencés le 24 juillet et continués jusqu'au 14 octobre. On a fait un déblaiement de 28,570 verges cubes, qui a coûté $8,050.55.

Le crédit affecté à cette entreprise était de $6,000. Lorsqu'il a été épuisé, l'on a continué le dragage au prix réduit de $9 l'heure, le prix porté au premier contrat étant de $15 par heure.

Une tranchée de 22 pieds de large a été pratiquée dans la batture. On a travaillé ensuite à son élargissement de l'un et de l'autre côté de la batture selon que le vent le permettait; 800 pieds sont faits du côté est, et 1,000 de l'autre, de sorte qu'il reste encore 1,700 pieds à faire pour terminer l'approfondissement sur la largeur voulue.

Si la largeur du chenal est limitée à quarante-cinq pieds, les navires en trouveront l'accès très difficile. Les vents du sud-est sont là souvent violents, et si on ne donne une plus grande largeur à ce chenal, tout navire voulant y entrer courra de grands risques d'échouer. Une largeur de soixante-six pieds serait à peine suffisante, mais en temps calme, même si le chenal était bien indiqué par des bouées, 45 pieds de largeur ne suffiraient pas non plus.

Dans la rivière, cependant, un chenal de 45 pieds répondrait aux besoins de la navigation, s'il était bien indiqué.

Pour obtenir une profondeur de 13 pieds, il va falloir draguer la rivière même à différents points formant ensemble une étendue de plus de 5,500 pieds, et à moins que le département ne se charge de ces travaux, je ne sais de quelle source on pourra tirer

les fonds nécessaires à leur exécution. Si la rivière n'est pas approfondie, les navires échoueront en la remontant.

Le déblaiement à faire pour terminer à une largeur de 60 pieds la tranchée dans la batture sera de 24,000 verges; celui à faire dans la rivière sera de 16,000 verges—en tout, 40,000 verges.

Si les entrepreneurs continuent à travailler au prix actuel, ($9 de l'heure,) le coût de ces travaux peut être porté à $10,000.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WILLIAM KINGSFORD,
Ingénieur-contrôleur.

A F. Braun, écuier,
Secrétaire, departement des travaux publics.

Ministére des travaux publics,
Ottawa, 30 mai 1877.

Monsieur,—Relativement à votre mémoire du 2 mars dernier au sujet des travaux pour l'amélioration de la rivière Kaministiquia, je vous informe que $5,000, à prendre sur le crédit affecté au chemin de fer Canadien du Pacifique, pour l'année expirant le 30 juin 1878, seront appliquées au dragage à faire dans cette rivière. Vous êtes, en outre, priés de donner au département votre avis sur le mode le plus avantageux à adopter pour faire exécuter ces travaux de dragage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. BRAUN,
Secrétaire.

A Wm. Kingsford, écr.,
Ingénieur, Ottawa.

Ottawa, 15 août 1877.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que le crédit affecté au dragage de la rivière Kaministiquia est épuisé, que les travaux sont en conséquence arrêtés, et que l'on attend de nouvelles instructions de l'honorable ministre.

La somme déjà dépensée s'élève à $14,000.

Tel qu'indiqué en marge, j'ai fait un rapport complet au sujet de ce havre.

La batture à l'embouchure de la rivière a plus de 3,500 pieds. L'année dernière, on y a fait une tranchée de 13 pieds de profondeur sur 22 de largeur, c'est-à-dire de l'étendue qu'un dragueur peut déblayer dans une position—et la moitié d'une deuxième tranchée, ce qui, sur ce dernier espace, lui donne une largeur totale de 44 pieds.

Cette saison, on a dû refaire une partie des travaux de l'année dernière, car, vu son peu de largeur, la tranchée s'était passablement remplie. On a aussi achevé la seconde tranchée et dragué au besoin les endroits bas dans la rivière sur une distance totale de 5,500 pieds.

Dans mon rapport j'ai recommandé qu'une largeur de 66 pieds fut donnée au chenal traversant la batture, la profondeur convenue devant être de 13 pieds à l'eau basse. Le crédit affecté à cette entreprise étant si faible, l'on a dû borner nos efforts à l'ouverture d'un chenal pouvant permettre aux navires de se rendre sur le quai du chemin de fer, mais une tranchée aussi étroite que celle que l'on a pratiquée est très sujette à se remplir. Quant au chenal à travers la batture, sa largeur devait être d'au moins 200 pieds.

Le prix porté au contrat pour le dragage, etc , était de $15 par heure, mais celui payé aujourd'hui est de $9.

Le dragueur est encore dans la rivière et fera tous les autres travaux nécessaires si ses propriétaires en reçoivent l'ordre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM KINGSFORD,
Ingénieur-contrôleur.

A F. BRAUN, écr., secrétaire,
Département des travaux publics.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 6 septembre 1876.

MONSIEUR,—J'a reçu instruction de vous prier de continuer le dragage de la rivière Kaministiquia jusqu'à ce qu'on ait obtenu un chenal de 44 pieds de largeur et de 13 de profondeur, et aussi de faire approfondir les hauts fonds de la rivière suffisamment pour permettre aux navires qui exigent cette profondeur de se rendre jusqu'au quai du chemin de fer.

J'ai l'honneur d'être,

F. BRAUN,
Secrétaire.

A WM. KINGSFORD, écr.,
Ingénieur-contrôleur.

BOWMANVILLE, décembre 1878.

MONSIEUR,—Comme beaucoup de discussion a lieu à l'égard du dragage de la rivière Kaministiquia et du choix de la localité comme terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, et aussi parce que j'ai dû examiner ces questions au point de vue de l'ingénieur, alors que j'avais le contrôle des explorations de cette voie ferrée à la Baie du Tonnerre, je me permets d'attirer votre attention sur certains faits se rattachant à ces questions, et cela avec la pensée que ma manière de voir, dans les circonstances, ne sera pas jugée sans intérêt.

Dans toute discussion relative à la rivière Kaministiquia, la grande barre en face de son embouchure occupe naturellement une place importante, et, je puis, en conséquence, comme préface à mes observations, en dire ici quelques mots.

Lorsqu'ils parlent de battures, les ingénieurs, ordinairement, les désignent, sous le nom de deltas ou barres formées par l'action des vagues. Comme tous le savent, les premiers doivent leur formation aux matières apportées par les cours d'eau, tandis que les autres doivent leur origine à l'action des vagues sur une rive sablonneuse. La barre à l'embouchure de la Kaministiquia est bien ce qu'on nomme un delta, mais elle est aussi, jusqu'à un certain point, de l'espèce de celles formées par les vagues, car la partie dont se compose sa partie extérieure est susceptible d'être remuée par la houle du lac.

Dans tous les pays, c'est-à-dire lorsqu'il s'agit d'amélioration de rivière, les deltas offrent de très grandes difficultés. Comme exemple, je mentionnerai celui de l'embouchure du Rhone, où l'on a fait des travaux, qui ont coûté d'immenses sommes, pour améliorer la navigation, travaux dirigés par d'habiles ingénieurs, mais dont les résultats sont loin d'avoir été satisfaisants. D'un autre côté, les barres formées par l'action des vagues, surtout dans des eaux où le flux et le reflux ne se font pas sentir, peuvent être facilement détruites par le dragage et l'on peut par des jetées, empêcher qu'elles ne se reforment, et comme preuve du résultat que l'on peut ainsi obtenir, je mentionnerai le Danube, dont l'embouchure était obstruée par une barre formée par

l'action des vagues, mais que l'on a rendu accessible aux plus grands navires par un simple chenal que l'on a creusé dans cette barre et que l'on a protégé par des jetées s'étendant depuis la rive jusqu'en eau profonde.

A son embouchure, la rivière Kaministiquia se divise en trois chenaux, désignés respectivement, le chenal de l'est, le chenal du milieu et la grande fourche ou chenal ouest, dont chacun charrie sa part d'alluvion qu'il dépose sur la grande barre qui leur fait obstacle. De ces chenaux, c'est celui de l'est que prennent toujours les navires, et c'est dans ce dernier et sur la barre en face de son embouchure que l'on drague depuis quelques années.

Sur ce chenal, à environ un demi-mille du lac, ou immédiatement en aval du point où se forme le chenal du milieu, les bords sont tout à fait propres à l'établissement d'un terminus de chemin de fer, car ils ne sont ni trop bas ni trop peu élevés. C'est cette localité que j'avais choisie pour le terminus lorsque je dirigeais les explorations, et si mon choix eût été adopté, j'aurais suggéré la construction d'une digue qui eût eu pour effet de faire passer les eaux de la rivière et ses alluvions par les deux autres chenaux. Par ce moyen, le chenal de l'est eût été transformé en un bras du lac privé de tout courant, et en draguant pour obtenir la profondeur et la largeur nécessaires, et en construisant des jetées pour protéger son entrée contre l'action des vagues sur la barre, on aurait pu en faire un bon havre, au moins autant que cela est possible lorsque le fond est vaseux.

Mais le système adopté—si toutefois ce terme peut être employé ici, car j'ignore si l'on a suivi quelque plan bien arrêté—est loin d'avoir produit ce résultat. Depuis des années l'on drague l'embouchure du chenal que l'on veut rendre praticable, mais sans autre effet, ainsi que l'on aurait dû le prévoir, que d'augmenter la rapidité de son courant et de lui faire charrier une plus grande quantité d'alluvion qui, sans ce dragage, eut été, comme cela se faisait auparavant, porté dans le lac par les deux autres chenaux. La conséquence a été, d'après ce que l'on m'a dit, que la profondeur du chenal, au dedans de la barre, a diminué plutôt qu'augmenté, tandis que la barre même, au lieu d'être disparue, se reforme plus loin dans le lac.

Tout ingénieur au fait de ce qu'ont coûté les essais tentés pour établir des chenaux navigables dans un delta à l'embouchure de grandes rivières aurait pu prédire ce résultat, et l'expérience, sous ce rapport, acquise à grands frais sur ce continent et en Europe, aurait dû suggérer à qui de droit de procéder avec précaution à une telle entreprise.

Pour le présent, je ne fais que signaler ces faits, mais je suis prêt à entrer dans leur détail si l'on m'y invite. Toutefois, je n'hésite pas à dire que si l'on maintient le projet d'établir le terminus du chemin de fer sur la Kaministiquia, le seul moyen de faire dans cette rivière un port pouvant abriter les grands navires, est celui que je viens d'indiquer, c'est-à-dire en concentrant l'eau dans les deux chenaux du milieu et de l'est, ce qui se peut faire en endiguant le chenal de l'est au point mentionné et en le protégeant par des jetées.

C'est de cette manière, non autrement, que l'on pourrait établir un havre accessible aux grands navires dans la Kaministiquia, sans encourir de trop fortes dépenses.

Il va sans dire que cela nécessiterait le transfert du terminus à un point beaucoup plus rapproché de l'embouchure de la rivière. Viendrait, sans doute, ensuite, la question de savoir si la Kaministiquia vaut la peine que l'on exécute tous ces travaux, que l'on encourre de telles dépenses, ou si l'on doit cesser ce dragage qui ne finit plus, et qui est nécessairement dispendieux, jusqu'à ce que l'on ait arrêté quelque plan mieux étudié. Ceux qui penseront ainsi auront raison, car tout près de là il existe un havre que l'on pourrait facilement utiliser.

Maintenant qu'il est relié par une voie ferrée au chemin de fer du Pacifique, le havre de Prince Arthur Landing conviendrait certainement à l'objet en vue, car, à peu de frais, comparativement, on pourrait le rendre propre à la desserte du trafic qu'il y aura d'ici à longtemps. Il en coûterait peu, en réalité, pour le rendre capable d'abriter un très grand nombre de navires. Dans ce cas, vu les difficultés qu'offre la rivière en question et les tentatives jusqu'ici infructueuses pour la rendre accessible aux navires de grandes dimensions, je pense sincèrement que l'on devrait adopter le

havre Prince Arthur, au moins jusqu'à ce qu'il soit démontré, si toutefois telle démonstration a jamais lieu, qu'il y a nécessité d'améliorer la rivière Kaministiquia.

Je n'ai que faire de m'étendre davantage sur le mérite relatif des deux localités, les habitants de chacune d'elles ayant su habilement faire valoir tous les avantages qu'elles peuvent offrir. Aussi, me bornerai-je à recommander que l'on cesse les travaux inutiles qui se font depuis si longtemps sur la rivière Kaministiquia, et que l'on utilise un port voisin qui répondra parfaitement à l'objet en vue.

Pendant la dernière session, j'ai transmis à l'hon. D. L. Macpherson les plans du prolongement que je crois nécessaire au havre Prince Arthur, et au besoin je pourrai les soumettre à votre examen.

Avec l'espérance que l'exposé des faits sur lesquels je viens d'attirer votre attention ne vous paraîtra pas officieux,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM MURDOCH, I.C.

A l'honorable CHAS. TUPPER, C.B.,
Ministre des travaux publics., Ottawa.

PRINCE ARTHUR'S LANDING,
ONTARIO, 5 mai 1879.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets avec la présente copie du rapport relatif à la rivière Kaministiquia, envoyé à M. S. J. Dawson, M.P., en novembre dernier, et que vous avez demandé par votre télégramme du 26 du mois dernier.

Entre Winnipeg et ici, la ligne du télégraphe, qui n'a pas de bons employés, est bien mal administrée. C'est ce qui explique pourquoi cette réponse s'est fait attendre.

A vous bien sincèrement,

THOS. MARKS.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, département des travaux publics, Ottawa.

PRINCE ARTHUR'S LANDING,
ONTARIO, novembre 1878.

CHER MONSIEUR,—On continue toujours à draguer dans la rivière Kaministiquia, et au nom des habitants de la baie du Tonnerre, je vous demande, vu que vous êtes notre représentant, d'attirer l'attention du gouvernement sur l'inutilité de ces travaux.

Depuis cinq années l'on travaille à ce dragage, et l'on n'a encore obtenu aucun résultat pratique, la profondeur du chenal n'est guère plus grande que ne l'indiquaient les sondages faits en 1873, année où le gouvernement d'Ontario fit faire une tranchée dans la barre de cette rivière. Lorsque cet approfondissement fut projeté, les plus petits navires desservant le commerce sur le lac Supérieur pouvaient remonter la Kaministiquia, et encore aujourd'hui ils sont les seuls auxquels ce cours d'eau soit accessible.

Les eaux ayant été remarquablement hautes l'année dernière, une ou deux fois quelques grands navires et de légers bateaux ont pu y entrer, mais, cette année, des bâtiments comme le *Québec* et l'*Ontario*, de la ligne Sarnia, n'ont pas tenté de s'y aventurer, et cela bien que l'eau fût alors loin d'avoir atteint son niveau le plus bas.

Comme l'on n'a pas pris ou que l'on semble ne pas songer à prendre le moyen de protéger ce chenal contre l'envasement, il s'ensuit que les tempêtes de l'hiver et les crues du printemps remplissent les parties draguées pendant l'été. L'action des vagues et des glaces sur la batture, et les matières apportées par les crues du printemps font disparaître toute trace de dragage, et à l'appui de ce que j'avance là, je

vous envoie un extrait du *Thunder Bay Sentinel*, lequel fait connaître l'opinion du capitaine Parmiter sur ce sujet.

Un tel témoignage ne saurait être révoqué en doute. Le capitaine Parmiter jouit d'une haute réputation de respectabilité; pendant deux ans il a commandé sur le dragueur employé dans la Kaministiquia, et il a occupé ailleurs des emplois de nature à le poser comme homme digne de confiance.

Je vous transmets aussi une brochure qu'il serait bon de porter à la connaissance du gouvernement, mais surtout sur la partie de ce document qui renferme un exposé de l'opinion des principaux capitaines de navire desservant le commerce sur les lacs quant à l'abri sûr que Prince Arthur's Landing, comme havre, pourrait offrir aux bâtiments.

Le capitaine McDougall, dont le témoignage se trouve dans l'annexe (page 20) a fréquenté les havres de mer et ceux des lacs de ce continent. Ayant été employé à l'établissement d'élévateurs dans quelques-uns des principaux ports européens, son opinion est nécessairement d'un grand poids.

Les autres capitaines, dont les déclarations se trouvent aussi dans cette brochure, sont tous des plus marquants dans leur profession et des témoins désintéressés; or, ils s'accordent tous pour dire que Prince Arthur's Landing est un havre sûr et supérieur de tout point à celui que l'on pourrait créer dans la Kaministiquia. Mais il n'est pas besoin de leur témoignage pour établir cela, on en a preuve surabondante et incontestable dans le fait que, depuis huit ans, tel que le dit la brochure, (page 9) pas un seul des navires qui l'ont fréquenté n'a subi d'accident.

Pourrait-on en dire autant de la Kaministiquia, sur la barre de laquelle s'échouent constamment les bâtiments qui s'y aventurent ?

Quant au dragage incessant de cette rivière, les questions suivantes me paraissent très pertinentes.

1. Où est la nécessité de le continuer, puisque le havre de Prince Arthur's Landing, même dans sa condition actuelle, pourra suffir à tout le trafic qui pourra se faire là d'ici à ce que le chemin de fer soit terminé jusqu'au Manitoba, et qui, en prolongeant ses quais, se trouvera assez vaste pour abriter toute la flotte que pourra exiger le commerce du Nord-Ouest, quelque considérable que soit un jour ce commerce ?

2. Puisqu'aucun ingénieur n'a jamais recommandé le choix de la Kaministiquia de préférence à celui de Prince Arthur's Landing avant l'adoption de cette rivière par l'ancien gouvernement, est-ce que le gouvernement actuel serait justifiable de continuer des travaux déclarés inutiles par des navigateurs et ingénieurs de grande expérience

3. Vu que l'acte de 1874 prescrit que le terminus du chemin de fer du Pacifique devra être établi sur la rive du lac Supérieur, est-ce se conformer à la loi que de localiser ce terminus à cinq milles à l'intérieur, sur un cours d'eau étroit, sinueux et obstrué de battures comme la Kaministiquia, dans laquelle se forment annuellement d'immenses dépôts de vase et des battures de sable mouvant ?

Ce sont autant de questions qui devraient être résolues avant de décider si l'on continuera à draguer cette rivière. Il est aussi d'autres circonstances qu'il est nécessaire d'examiner, et pour commencer par la plus importante, je dirai que le havre de Prince Arthur's Landing étant relié par le chemin de fer du Pacifique,—tous les avantages qu'offrent les deux localités étant égaux d'ailleurs, il est tout aussi bien situé pour faciliter la construction d'une voie ferrée que l'est le terminus à l'hôtel Neebing, sur la Kaministiquia, c'est-à-dire à cinq milles à l'intérieur des terres.

A Prince Arthur's Landing il y a des édifices assez spacieux pour les bureaux et le personnel du chemin de fer. Pourquoi, dans ce cas, transporter ces bureaux à l'hôtel Neebing, ou faire les frais d'installer cet édifice ?

Avant que le terminus de l'hôtel Neebing puisse être utilisé réellement, le dragage de la Kaministiquia, la construction de caissons et la formation de pilotis vont coûter d'immenses sommes, tandis que Prince Arthur's Landing ne nécessitera aucune dépense pour le présent, sans compter que le havre est accessible en hiver, cinq semaines plus tard que le Kaministiquia.

Tout bien considéré, il serait certainement à propos d'arrêter les travaux jusqu'à

ce que des ingénieurs désintéressés aient prononcé sur les mérites relatifs des deux localités. Le public ne pourrait souffrir d'un retardement aussi peu long, car, d'ici à ce que le chemin de fer soit terminé, il ne saurait y avoir de trafic autre que celui occasionné pour l'exécution des travaux.

Les rapports que possède le gouvernement sont des documents *ex post facto*, faits après ou non avant que l'ancienne administration eût adopté la Kaministiquia, et, dans ce cas, ils ne peuvent inspirer de confiance, parce qu'il serait d'abord difficile de faire croire au public qu'un ingénieur aurait pu faire un rapport adverse à la décision du gouvernement qui l'employait, et ensuite, parce qu'un ingénieur n'aurait pu faire un rapport contraire aux intérêts de ceux dont il dépend, surtout dans un cas comme celui-ci, où la question a pris un caractère politique.

Comme exemple de la manière dont les ingénieurs de l'ancien gouvernement ont agi à l'égard de Prince-Arthur's Landing, je citerai le rapport de M. Kingsford, inséré dans l'annexe du rapport des travaux publics pour l'année fiscale expirée le 30 juin 1877, (annexe No. 13, page 61), où se trouvent les lignes suivantes : " Le débarcadère du Prince Arthur se trouve sur côte nord de la Baie du Tonnerre, à environ 19 milles du Cap du Tonnerre, et à 3 milles de l'entrée de la rivière Kaministiquia."

A première vue, ce passage peut paraître très anodin, mais un faible examen démontrera qu'il a été écrit dans un but peu louable. Ainsi que tous ceux qui ont entendu parler de la Kaministiquia et de Prince Arthur's Landing, M. Kingsford savait bien que la principale raison invoquée contre le choix de Prince Arthur's Landing par les partisans de l'autre projet, était la situation exposée du havre et que la péninsule du Cap du Tonnerre, vu son éloignement, n'offrait pas un abri suffisant pendant certains vents. Or, si l'on pouvait faire voir que ce cap était éloigné, beaucoup plus éloigné qu'il ne l'est réellement, on faisait nécessairement pencher la balance en faveur du choix de la rivière ; eh bien ! la distance précise entre le Cap du Tonnerre et Prince Arthur's a été mesurée, et d'après les cartes officielles elle serait de 13¾ milles ; cependant, bien que ce fait dût être devant ses yeux, M. Kingsford n'en a pas moins dit que cette distsnce était d'environ 19 milles, soit 5¼ milles de plus que la distance réelle ; et quant à la distance entre Prince Arthur's et l'entrée de la rivière, il la porte à trois milles, tandis qu'elle est d'un demi-mille plus longue.

Le chiffre peu élevé de son évaluation dans un cas pouvait faire croire qu'il en était de même pour l'autre, et l'on pouvait en inférer que le cap était réellement ou probablement éloigné d'environ 21 ou 22 milles.

C'est ainsi que M. Kingsford a fait rapport sur des matières assez importantes pour faire décider de la localisation du terminus de notre grand chemin de fer. Ne devait-il pas plutôt rapporter les faits dans toute leur exactitude, et dire que le havre de Prince Arthur's Landing est situé dans un angle abrité de la côte nord de la baie du Tonnerre ; que la baie a onze milles de largeur à son entrée, et 13¾ au lieu de 19 en face de Prince Arthur's ; que l'entrée est parsemée de nombreux îlets qui la protége autant que peut l'être un lac à l'intérieur, et que depuis des années, pas un seul accident n'est arrivé aux navires qui fréquentent ce havre, ce qui est une preuve incontestable de l'abri exceptionnellement sûr qu'il offre à la navigation.

S'il se fût ainsi conformé à l'exactitude, l'on ne taxerait pas aujourd'hui son rapport de partialité.

C'est dans l'automne de l'année dernière que l'on a fait le relevé *ex post facto* du havre de Prince Arthur's Landing. Il avait pour objet de faire voir que la dépense que nécessiterait la construction de quais à cet endroit serait assez considérable pour justifier les aviseurs du gouvernement de choisir la rivière Kaministiquia avant de s'en rapporter à l'avis d'un ingénieur. Je n'ai pas vu le rapport fait lorsque le relevé a été terminé, mais l'on me dit qu'il est tout à fait selon le désir des personnes intéressées au choix de la rivière Kaministiquia.

Vu l'importance de cette question, j'ose espérer que vous ne trouverez pas déraisonnable que je vous prie de suggérer au gouvernement de faire faire un nouveau relevé de la rivière et du havre de Prince Arthur's Landing. Si l'on adhère à cet avis il serait bon de veiller à ce que les ingénieurs auxquels seront confiés ces travaux ne soient pas des gens qui ont été intéressés dans l'affaire de l'hôtel Neebing, de l'empla-

cement de ville de Kaministiquia ou du dragage inutile dans la rivière de ce nom, et au sujet duquel je vous ai demandé, dès le début, d'attirer l'attention du gouvernement

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre bien dévoué,

THOMAS MARKS.

Reeve de Shuniah.

A S. J. DAWSON, M. P.

Extrait du "Sentinel."

Pendant trois ans, en dépit de l'aveuglement systématique et de l'égoïsme de certaines gens, et en dépit de tentatives d'intimidation souvent poussées jusqu'à l'extrême par le gouvernement, nous avons nuit et jour lutté pour faire comprendre au public la folie pour ne pas dire plus, d'entreprendre de faire un port de la Kaministiquia; or, aujourd'hui, nous ajoutons au témoignage des deux tiers des capitaines de navires expérimentés dans la navigation des eaux de ce district, déjà publié dans nos colonnes, celui du ci-devant capitaine Stephen Parmiter, sous le contrôle de qui a été fait le dragage de la dernière saison et une partie de celui de la saison actuelle."

L'entrevue.

LE RÉDACTEUR DU "SENTINEL," AU CAPITAINE PARMITER:

Q. Pourquoi avez-vous abandonné le dragage?—Je ne pouvais m'entendre avec l'entrepreneur.

Q, Le dragueur fonctionne-t-il d'une façon profitable?—Il fonctionne bien pour un dragueur de cette espèce, lorsqu'il est tenu en bon état.

Q. Ce dragueur est-il de première classe?—Loin de là.

Q. Est-il de seconde ou de troisième classe?—Il ne vaut pas un dragueur de troisième classe.

Q. Quelle somme de travail peut accomplir ce dragueur?—Avec le godet actuel le dragage est de 250 à 300 verges cubes par jour.

Q. Dans la vase, "les dépôts d'alluvion" (suivant l'expression de l'honorable M. Scott) ou l'argile?—La barre est de sable mouvant.

Q. Le mauvais temps a-t-il quelque influence sur le chenal?—Assurément; il faut un dragueur constamment en activité.

Q. Le gouvernement, je suppose, devrait posséder un dragueur et employer lui-même des gens?—Oui; et encore lui faudrait-il un bon dragueur.

Q. Quelle profondeur d'eau avez-vous laissée à la barre l'automne dernier?—Quatorze pieds dans les tranchées.

Q. Quelle est la largeur des tranchées?—Cinquante pieds.

Q. Quelle profondeur d'eau avez-vous trouvée dans le chenal ou les tranchées de la barre ce printemps, lorsque vous avez repris les travaux?—Onze pieds, et l'eau est de 13 pouces plus basse cette saison qu'elle n'était l'année dernière; la barre s'est remplie de deux pieds.

Q. La profondeur d'eau est-elle uniforme à la barre?—Non; elle varie de 10 à 12 pieds; la moyenne aujourd'hui, après le dragage, est de 11 pieds.

Q. Quelle est la valeur de ce dragueur que vous dites ne pas valoir un dragueur de troisième classe?—Si je voulais acheter ce dragueur, je n'en donnerais pas plus de $4,000.

Q. Pourquoi l'évaluez-vous à un chiffre si peu élevé?—Parceque le mécanisme est usé et vieilli; ces machines ne sont presque plus employées aujourd'hui.

Q. Ce que vous dites ferait croire que M. Kingsford, qui représente le gouvernement, n'est pas très-particulier quant à la somme du dragage qui se fait, et qu'il ne tient qu'à sauver les apparences?—C'est possible; je n'en puis rien dire.

Q. Combien de personnes faut-il pour faire fonctionner le dragueur?—Un mécanicien, un chauffeur, un préposé à la grue, un matelot et un conducteur de chalands; au remorqueur il faut un capitaine et un mécanicien.

Q. Quel est à peu près le prix de revient du dragage par jour ?—J'entreprendrais de faire fonctionner ce dragueur pour $12 et le remorqueur pour $8 ; en tout, $20 par jour.

Q. Combien le gouvernement paie-t-il aujourd'hui par jour ?—Il paie neuf piastres et demie par heure.

Q. A combien d'heures de travail par jour ?—Onze heures de travail ; soit, $104.50 par jour.

Q. Cela fait l'affaire de la maison Murray, Hunter et Cie., n'est-ce pas ?—En effet, j'appellerais cela une bonne affaire.

Q. Qui représente le gouvernement comme inspecteur du dragage ?—Edouard Bausette, d'Ottawa.

Q. Est-ce un homme expérimenté ?—C'est un homme capable. Il gagne ses $100 par mois sans avoir beaucoup à faire.

Q. Le dragueur fonctionne-t-il regulièrement ?—En moyenne environ six jours par semaine.

Q. Le dragueur ne va-t-il pas souvent s'abriter dans la rivière pendant les gros vents ?—Cela lui arrive jusqu'à quatre fois par semaine.

Q. Lorsque le calme se rétablit, le dragueur retourne-t-il à l'ouvrage le même jour ?—Il est très rare qu'il se remette à l'ouvrage le même jour.

Q. Quel est le directeur des travaux du dragage ?—M. Kingsford a le contrôle des travaux, et est représenté par un inspecteur.

Q. Capitaine, maintenant que vous l'abondonnez, qui va conduire le dragueur ?—Richard Fairbairns.

Q. Cet homme a-t-il de l'expérience comme mécanicien de dragueur ?—Il n'a aucune expérience quelconque.

Q. Ne pensez-vous pas que le gouvernement (ou plutôt le peuple paie un peu cher pour le dragage à Kaministiquia ?—Oui, monsieur ; il paie un prix extravagant.

Q. Quelles gens sont MM. Murray, Hunter et Cie., les propriétaires du dragueur ?—M. Murray est un Ecossais qui a toute la prudence caractéristique de sa race ; M. Hunter est un adroit yankee ; M. Radcliffe est un homme soigneux de ses intérêts.

Q. Y a-t-il quelque fondement au rapport que l'honorable M. Norris et son associé, M. Neelon, ont des intérêts dans la compagnie du dragage ?—Je ne saurais dire ; ces gens-là " cachent généralement leur jeu."

Q. Quelle serait, selon vous, une somme raisonnable pour le dragueur et le remorqueur, par jour ?—Quarante piastres par jour de dix heures.

Q. Combien a-t-il été payé au dragueur l'année dernière ?—D'après les livres, 1,185¾ heures ont été payées à $9.50,—$11,264.62½.

Q. Combien a réellement coûté le fonctionnement du dragueur l'année dernière ?—1,966.02, comptes réglés.

Q. Qu'a-t-on gagné par le dragage de l'année dernière ?—Pas grand'chose, et le dragage n'avancera guères en cet endroit tant que l'on n'y aura pas construit des caissons. Il faudrait, je crois, des caissons descendus à 20 pieds de profondeur, bien construits et remplis de bonne pierre ; deux jetées d'environ trois quarts de mille chaque.

Q. Avez-vous de l'expérience dans les travaux d'amélioration des ports ?—Oui ; j'ai travaillé pendant 29 ans à ces ouvrages.

Q. Vous êtes-vous fait une idée du prix de revient probable des travaux dont vous parlez ?—Je n'en ai jamais fait de calcul exact, mais je crois que pour construire comme ils devraient l'être, les caissons nécessaires, à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, il faudrait au moins $1,200,000.

Q. Que dites-vous de la construction de caissons le long des rives de la rivière dans les endroits exposés ?—Cela coûterait des millions.

Q. Les chalands employés au dragage sont-ils vidés dans un endroit propice ?—Non, car d'une façon ou d'une autre (en partie par l'action du courant de la rivière, les vases du dragage sont déplacées, et aujourd'hui la barre se prolonge de deux cents pieds plus avant dans la baie que l'année dernière.

Q. Que pensez-vous du port Prince-Arthur ?—Il est suffisant pour le commerce

actuel, et pourrait être converti en un port de premier ordre. Il y faudrait plus de bassin.

Q. Avez-vous visité bien des ports ?—En raison de mon état, je me suis occupé de tous les ports des frontières du Canada et des Etats-Unis.

Q. Trouvez-vous quelque similarité entre l'embouchure de la Kaministiquia et les ports de Chicago, Milwaukee, Cleveland et Buffalo ?—Pas la moindre.

Q. Y a-t-il quelque vérité dans l'assertion du capitaine Symes, qui dit que c'est grâce à la présence du dragueur dans le chenal, que lorsque le *Manitoba* perdit son ancre, il s'échoua sur la barre ?—Aucune vérité quelconque.

Q. Comment se fait-il que le *Manitoba* ait échoué ?—Parce qu'il n'était pas conduit comme il faut.

Q. Combien d'eau ya-t-il en aval du moulin d'Oliver ?—De 9 à 10 pieds jusqu'à l'embouchure de la rivière. Il y a plutôt besoin de dragage en cet endroit qu'à la barre.

Q. Comment est l'eau en amont du moulin d'Oliver ?—Je n'ai pas examiné entièrement les lieux jusqu'au bassin du gouvernement, mais près du bassin de McKellar il y a une barre où l'eau n'a qu'environ 9 pieds en moyenne.

Q. Vous avez vu des bateaux descendre et remonter la rivière cette année et l'année dernière ; étaient-ils chargés ?—Je n'ai jamais vu de grands bateaux chargés descendre ou remonter la rivière ; il n'est pas sûr pour un bateau tirant plus de huit pieds d'essayer de naviguer dans la rivière.

Voilà qu'est positivement contredit le rapport officiel de l'ingénieur en chef Kingsford sur la comparaison des rivières ci-haut nommées avec la Kaministiquia. M. Kingsford peut être au fait des fonctions d'un sapeur et d'un mineur, mais il ne doit pas oublier que le comparaisons sont odieuses.

PRINCE-ARTHUR'S-LANDING ET LE TERMINUS DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

N'ayant pu obtenir le privilége de faire communiquer une courte ligne de chemin de fer, construite par eux à leurs propres frais, avec le chemin de fer du Pacifique, au terminus de celui-ci, à l'endroit connu sous le nom de Fort William Town Plot, et étant persuadés que des influences se sont fait sentir en cette affaire comme dans celle du changement du terminus, qui, au lieu d'être au port en premier lieu choisi par le gouvernement sur le lac Supérieur, a été placé à un endroit avancé dans les terres et loin d'être aussi avantageusement situé, les habitants de Prince-Arthur's-Landing ont naturellement à cœur de faire connaître au public ce qu'ils ont à dire sur le sujet ; c'est pourquoi, comme dernière ressource, ils livrent aujourd'hui avec regret à la publicité, l'historique suivant de la question et les documents qui l'accompagnent, dans l'espoir que la pression de l'opinion publique, leur fera rendre justice.

JAS. R. ROAF,
De la part des habitants de
Prince-Arthur's-Landing.

Toronto, 19 mars 1878.

PRINCE-ARTHUR'S-LANDING ET LE TERMINUS DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Les habitants de Prince-Arthur's-Landing ayant construit un chemin de fer de peu de longueur destiné à servir de ligne de correspondance entre leur port et le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, situé à près de cinq milles dans l'intérieur sur la Kaministiquia, et n'ayant pu, pour des raisons qui ne leur ont jamais été données, obtenir le privilége de faire correspondance avec le chemin du Pacifique en cet endroit, ils ont naturellement à cœur de faire d'une façon nette et précise connaître au public les circonstances qui se rattachent à la malheureuse situation dans laquelle les place ce qu'ils croient être un abus de pouvoir.

Voici entre autres quelques-unes des considérations qu'ils désirent soumettre au public :

(1.) Dès l'époque où il a été pour la première fois question d'établir une communication avec les territoires du Nord-Ouest, jusqu'à l'automne de 1874, tous les ingénieurs du gouvernement chargés de l'exploration de la contrée, ont fait rapport que le port aujourd'hui connu sous le nom de Prince-Arthur's-Landing était le point de départ, et c'est ce qui a donné naissance à leur établissement.

(2.) Le gouvernement a construit un magasin et un quai en cet endroit, les confirmant par là dans l'opinion que le gouvernement en ferait ultérieurement le terminus d'un chemin de fer.

(3.) Le gouvernement de l'Ontario a fait arpenter et diviser leur établissement en lots de ville, et les a forcés à payer un prix élevé pour leurs terrains.

(4.) Ils ont bâti un village considérable, avec églises et autres édifices publics.

(5.) La population de ce village est aujourd'hui de près de deux mille âmes.

(6.) Aussitôt qu'il fut décidé que le terminus du Pacifique serait à une certaine distance sur la rivière Kaministiquia, ils construisirent à grands frais un chemin qu'ils destinaient à faire correspondance avec le chemin principal, sachant bien que sans cela, leur établissement ne pouvait manquer de périr.

(7.) Dans la construction de cette ligne, ils ont été guidés par l'avis d'ingénieurs expérimentés ; et toutes les personnes désintéressées et familières avec ce genre de travaux sont unanimes dans l'opinion que ce chemin a été judicieusement localisé.

(8.) A l'instigation de gens intéressés à détruire leur établissement et à fonder une ville sur la Kaministiquia, les autorités se sont jouées d'eux et ont fini par leur refuser le droit de faire correspondre leur ligne avec le chemin du Pacifique.

(9.) En raison de la funeste influence de ces gens, ils ont été soumis à la plus cruelle persécution, en but à des litiges, et victimes de fausses représentations devant le gouvernement et le pays.

(10.) Enfin, ils prétendent et peuvent prouver que Prince-Arthur's-Landing est le terminus naturel du chemin de fer du Pacifique ; que les rapports représentant le port comme peu sûr sont faux ; que le port peut facilement être amélioré de façon à pouvoir contenir autant de navires que l'on voudra ; et que dans le cours des huit dernières années le port a compté 1575 arrivées et départs de gros navires sans qu'un seul naufrage ou un seul accident même le plus insignifiant soit survenu ; que leurs représentations et leurs plaintes sont bien fondées, et sont corroborées par un certain nombre de documents ci-annexés, qui montrent que les habitants de Prince-Arthur's-Landing ont la raison ; pour eux, que, placés dans des circonstances très-difficiles, ils ont pu, grâce, à leur énergie, tirer leur établissement d'une situation des plus embarrassantes ; et qu'ils ont fait preuve de beaucoup de modération et de patience dans l'exercice de leur droit de faire valoir leur cause,

En outre de toute considération relative à la supériorité de Prince-Arthur's-Landing comme port, on ne peut refuser d'admettre qu'en simple justice, on n'aurait pas dû refuser à ces habitants des priviléges accordés à tout autre établissement du pays, car il reste à démontrer que jamais le privilége de faire communiquer un embranchement de fer à une voie principale ait été refusé aux habitants de quelque district que ce soit. Au contraire, des embranchements sont toujours considérés comme un avantage pour un chemin de fer, et l'on ne peut attribuer qu'à des causes exceptionnelles l'exception faite au détriment de Prince-Arthur's-Landing. Tel est au moins la conclusion à laquelle il faut naturellement arriver, et l'on se demande quelles peuvent être ces causes.

Les habitants de Prince-Arthur's-Landing prétendent qu'ils ont été portés à fonder leur établissement par les rapports des ingénieurs du gouvernement, qui pendant des longues années se sont accordés à considérer ce port comme le point de départ naturel d'une ligne de communication avec le Nord-Ouest ; et, bien que cet argument ne saurait être considéré comme concluant si un meilleur endroit avait été trouvé, il devrait au moins leur donner droit à être traités avec justice dans les efforts qu'ils font pour se relier à ce port plus favorisé. C'est là à peu près tout ce qu'ils demandent, mais en même temps ils nient qu'un meilleur port ait été trouvé, et

affirment que le gouvernement et le pays ont été trompés par des spéculateurs fonciers, grâce à l'influence desquels le terminus de notre grande voie de communication nationale, au lieu d'être fixé à un port du lac Supérieur, a été établi à un endroit situé à près de cinq milles dans l'intérieur des terres, sur un cours d'eau étroit et tortueux, tout-à-fait impropre à un commerce étendu, et qui se congèle si tôt l'automne qu'une grande partie de la saison de la navigation sur les grands lacs se trouve perdue.

Cependant une courte récapitulation des principaux faits se rapportant à la question fera mieux comprendre la situation. L'histoire n'en est pas longue et ne peut manquer d'intérêt.

Le document suivant prouve d'une façon évidente que Prince-Arthur's-Landing a été choisi en premier lieu comme terminus du chemin de fer du Pacifique.

"CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
"BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
5 novembre 1872.

"CHER MONSIEUR,—Le gouvernement ayant décidé de faire faire une exploration de la contrée qui se trouve entre Prince-Arthur's-Landing, sur la Baie du Tonnerre, et la ligne tracée par M. Henry Carre à la fin de l'année dernière et au commencement de celle-ci, dans le but de construire un chemin de fer à partir de l'endroit en premier lieu nommé, j'ai à vous informer que vous avez été choisi, etc."

SANDFORD FLEMING.

A WILLIAM MURDOCH, écr.

Entre la date de cette lettre et la fin de la navigation 1874, les choses prirent une autre tournure. Les habitants de la Baie du Tonnerre découvrirent qu'un endroit situé à environ cinq milles dans l'intérieur, sur la Kaministiquia, et appartenant à une compagnie en possession d'une grande étendue de terres dans les environs avait été choisi comme le terminus de l'est ou le point de départ du chemin de fer du Pacifique. En conséquence, l'ingénieur local fit à l'ingénieur en chef le rapport suivant :

"7 septembre, 1874."

"Vous verrez par les méandres de la rivière immédiatement en amont, que les steamers ne pourraient s'y rencontrer, et à cet endroit le niveau de la rivière est de vingt-sept pieds plus bas que celui des bords, qui forment un plateau dont l'élévation diminue graduellement vers l'embouchure de la rivière.

"*Je vous laisse donc respectueusement à juger, s'il ne serait pas à propos de pousser le chemin vers l'embouchure de la rivière où le niveau est moins élevé et où la saison de la navigation se prolonge plus avant dans l'automne.*

"WILLIAM MURDOCH,
"Ingénieur du chemin de fer du Pacifique,
"District de la Baie du Tonnerre."

De sorte que si la Kaministiquia était adoptée, c'était l'embouchure de la rivière et non le terrain possédé par la grande compagnie de spéculateurs, qui devait être choisie ; et l'on peut ajouter qu'à cette époque, sur une étendue de deux milles à partir de l'embouchure, les terres n'étaient pas encore concédées, et celles qui se trouvaient alors occupées auraient pu être obtenues à très bas prix. Il est donc évident que tant en raison des avantages topographiques qu'au point de vue de l'économie

Le quai du gouvernement, au terminus actuel, est précisément à quatre milles et soixante-cinq chaînes dans l'intérieur, par la rivière, à compter de la ligne extérieure de la batture à 12 pieds d'eau.

des fonds publics, la recommandation de l'ingénieur du district était judicieuse. Mais elle n'eut pas le privilége de plaire aux spéculateurs, et se trouvant en disgrâce vis-à-vis du pouvoir, M. Murdoch se retira bientôt du service.

Se voyant ainsi isolés, les habitants de Prince-Arthur's-Landing résolurent dans le cours de l'été suivant d'établir à leurs propres dépens une ligne les reliant au chemin du Pacifique, mais avant de se mettre en frais de le faire, ils présentèrent au ministre des travaux publics et à la Chambre des Communes une pétition exposant la situation dans laquelle ils se trouvaient, et demandant que la ligne fût prolongée jusqu'à leur port, qui suivant eux est aussi vaste que l'on peut désirer, donnant immédiatement sur les eaux navigables du lac Supérieur, et susceptible d'être amélioré à peu de frais. Cette pétition ne reçut aucune réponse. Le mépris qu'on leur témoignait ne fut cependant pas suffisant pour les décourager; au contraire, se mettant vigoureusement à l'œuvre, ils formèrent aussitôt une compagnie, souscrivirent un capital considérable et obtinrent une subvention de $35,000 de leur municipalité. Néanmoins, ne désirant rien que la bonne entente avec les autorités du chemin du Pacifique, et ne voulant faire aucune démarche qu'elles n'approuveraient pas, ils envoyèrent à Ottawa, leur préfet, M. Thomas Marks, dans le cours de l'hiver 1875–76.

Ce monsieur, en compagnie des députés du comité au parlement fédéral et à la législature locale, et de plusieurs autres représentants du peuple, se présenta devant le premier ministre, non sans lui avoir préalablement adressée la lettre suivante :

OTTAWA, avril 1876.

MONSIEUR—J'ai l'honneur de vous informer que la municipalité de Shuniah a voté une somme de $35,000 pour aider à la construction d'un chemin de fer entre Prince-Arthur's-Landing et le terminus du chemin de fer du Pacifique, à Fort William.

L'on se propose de faire le nivellement de la voie, construire des ponts sur les deux cours d'eau, poser les traverses, et en passer la propriété au gouvernement aussitôt qu'elle sera prête à recevoir les rails

La distance est d'environ 5½ milles, et le terrain ne présente aucun obstacle sérieux. Le parcours est presque plan, et deux cours d'eau seulement ont besoin d'être pontés. Voici quels seraient quelques-uns des avantages de cette voie, qui ne serait réellement que le prolongement du chemin de fer du Pacifique cinq milles à l'est.

1. Le port de Prince-Arthur's-Landing reste généralement libre jusqu'à la fin de décembre et ne se ferme jamais avant le milieu du mois, de sorte qu'il se trouve ouvert à la navigation beaucoup plus tard que la rivière Kaministiquia. Même jusqu'au 10 de janvier la glace n'a jamais assez d'épaisseur pour nuire à un steamer blindé jusqu'à la proue.

2. Si jamais un chemin était construit jusqu'au Sault-Sainte-Marie, et de là jusqu'à Batchawana, des steamers pourraient faire le service entre ce dernier endroit et Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la fin de décembre au moins, car, à l'exception de ses baies et de ses rivières, pendant les mois de novembre, décembre et une partie du mois de janvier, le lac Supérieur est aussi libre qu'en été. En attendant l'établissement d'un chemin de fer au nord du lac Supérieur, l'on aurait ainsi sans passer par l'étranger huit mois de communication facile avec le Nord-Ouest; et quand il s'agit du transport des produits agricoles il n'est pas de mince importance que la saison soit prolongée de deux mois.

3. Prince-Arthur's-Landing compte aujourd'hui un population de 1,250 personnes qui en dépit de grands désavantages se sont établies en cet endroit. Les habitants ont construit quatre églises et fait diverses améliorations; et ce prolongement de la voie serait de nature à augmenter la propriété de Prince Arthur's Landing de même que celle de Fort-William.

On pourrait ajouter que la municipalité de Shuniah est parfaitement en état de faire faire les travaux projetés, vu qu'elle se trouve sans dettes, et qu'il lui est dû plus de vingt mille piastres en taxes foncières seulement, de sorte que ses débentures réaliseraient des prix assez élevés.

Le règlement accordant cette subvention a été sanctionné par la législature de l'Ontario, et l'acte de la dernière session amendant l'acte concernant la municipalité de Shuniah, règle la mise à exécution du règlement ainsi que l'assiette et la perception des taxes qu'il nécessite.

J'ai été avec plusieurs autres personnes envoyé auprès de vous par le conseil de la municipalité de Shuniah au sujet de cette affaire, et je vous aurais beaucoup d'obligation si vous vouliez bien me faire savoir quand il vous sera possible de nous recevoir au commencement de la semaine prochaine, car des affaires nécessitent mon départ d'Ottawa mardi prochain dans la soirée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

THOMAS MARKS,

Préfet, municipalité de Shuniah.

A l'hon. ALEX. MACKENZIE,

Ministre des travaux publics.

Dans le cours de l'entrevue qui s'ensuivit, le préfet offrit, de la part de la population de Prince-Arthur's-Landing, de niveler la voie, d'y poser les traverses et de la passer au gouvernement prête à recevoir les rails. Il déclara aussi que quant à la localisation de la voie l'on s'en rapporterait entièrement à l'avis des ingénieurs du gouvernement. Le premier ministre se montra satisfait et observa que l'offre était excellent, et qu'il soumettrait la chose avec plaisir à ses collègues. Satisfait de ces assurances, le préfet s'en revint à la Baie du Tonnerre, et les habitants de Prince-Arthur se mirent si vigoureusement à l'œuvre qu'à l'automne de 1876, le nivellement de la route était en grande partie terminé.

Sur les entrefaites, ils s'étaient aperçus avec regret que les spéculateurs fonciers de la Kaministiquia faisaient tout en leur pouvoir pour entraver leur entreprise, et quelques lettres échangées avec le gouvernement les convainquirent qu'ils avaient peu de choses à attendre de ce côté.

Le 2 octobre 1876, l'ingénieur de leur chemin adressa au ministère des travaux publics, une lettre accompagnée des plans et du livre de renvois, qui doivent d'après la loi être fournis en pareils cas. Loin de lui faire une réponse bienveillante, on l'informa par lettre en date du 2? du même mois, que " vu que la frontière de la province de l'Ontario n'est pas encore arrêtée, on ne saurait prétendre que le chemin de fer projeté se trouve entièrement dans cette province. S'il se trouve réellement en entier dans cette province, *l'Acte des chemins de fer de* 1876 ne s'y applique pas. S'il est en dehors de la province, alors l'acte d'incorporation est sans autorité, etc." De sorte que dans tous les cas, l'on faisait erreur et l'on devait arrêter les travaux. Cette lettre officielle était d'autant plus singulière qu'en 1874 une frontière conventionnelle avait été établie considérablement à l'ouest du chemin de fer en question. Le ministre avait évidemment oublié que l'Ontario exerçait juridiction concurremment avec le gouvernement fédéral et avait à la Baie du Tonnerre des tribunaux et tous les accessoires nécessaires à l'administration de la justice. Cette lettre ne manque cependant pas d'un certain intérêt; elle montre à quels singuliers moyens on a quelquefois recours dans les documents officiels, et elle prouve en outre le désir que l'on avait d'arrêter la construction du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia, bien qu'il soit difficile de ne pas rattacher ce désir à la grande spéculation foncière qui se faisait alors sur la Kaministiquia.

Sans se laisser rebuter, les habitants de Prince-Arthur's-Landing continuèrent leurs travaux, et dans l'hiver 1876-77 envoyèrent de nouveau leur préfet à Ottawa, avec instruction d'informer le premier ministre que leur voie était en état de recevoir les rails, et qu'ils étaient prêts à en transférer gratuitement la propriété au gouvernement, à la seule condition que les rails seraient posées et que la voie serait adoptée comme embranchement. Mais afin de donner aux faits l'ordre naturel qu'ils doivent occuper dans cet exposé historique, il est bon de mentionner ici une autre lettre officielle. A l'époque qui vient d'être mentionnée, les choses en étaient arrivees à un

point où il était necessaire de baser le choix du terminus sur l'opinion des hommes de l'art, et M. Borron, M.P., ayant soumis de nouveau la question au ministre, on s'adressa à l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, qui adressa au secrétaire du département des travaux publics, en date du 28 février 1877, une lettre dont copie fut passée à M. Borron, pour son renseignement. Voici un passage de cette lettre :

" Il a toujours été considéré comme important de réunir la région des prairies aux eaux navigables du lac Supérieur par la ligne du chemin de fer la plus courte et la plus favorable. C'est ce qui a porté au choix de Fort William comme terminus du chemin du Pacifique."

Cette courte phrase ne contient pas moins de trois inexactitudes.

1o. Le choix actuel du terminus ne porte pas la voie jusqu'aux eaux navigables du lac Supérieur ; 2o, le terminus n'est pas établi à Fort-William ; 3o, la route la plus courte et la plus favorable n'a pas été choisie.

Il est de fait que le terminus a été établi non pas sur le bord des eaux navigables du lac Supérieur ni même à Fort-William, mais loin dans l'intérieur sur la rivière Kaministiquia, à un endroit auquel le nom de Fort-William-Town-Plot a été donné, bien que situé à une certaine distance de Fort-William et n'ayant aucun rapport quelconque avec ce dernier lieu. Quant au choix de la route la plus courte et la plus favorable, il suffit de jeter un coup d'œil sur la carte pour voir que la station de Murillo, qui est à dix milles à l'intérieur, est aussi rapprochée de Prince-Arthur's Landing que du terminus actuel, et il est notoire que le terrain est le même dans les deux cas, bas et marécageux. D'un autre côté, par le choix de Prince Arthur, on aurait réellement atteint les eaux navigables du lac Supérieur, tandis que *le terminus actuel n'est pas sur les eaux navigables du lac Supérieur*, comme le dit l'ingénieur en chef et comme le veut l'acte de 1874, mais à cinq milles de distance dans l'intérieur, sur une rivière qui n'a jamais été et qui ne sera peut-être jamais navigable autrement que pour des navires d'un faible tonnage.

Dans la lettre dont il s'agit, l'ingénieur en chef dit que " l'embranchement de Prince-Arthur's-Landing constituerait un prolongement de la voie." Assurément, il n'en eût pas été ainsi, si en premier lieu l'on avait choisi la meilleure route, et même aujourd'hui, cet embranchement est le plus court chemin praticable entre le terminus choisi et les eaux navigables du lac Supérieur.

L'ingénieur en chef ajoute que " les gens de Prince-Arthur's-Landing ont probablement raison de dire qu'à leur village la navigation est ouverte plus tard dans l'automne qu'elle n'est à Fort-William, mais la chose a toujours été attribuée au fait que la côte de Prince-Arthur's-Landing est exposée."*

Il serait difficile de concevoir quel droit peut avoir son altesse l'ingénieur de parler avec cette arrogance des gens de Prince-Arthur's-Landing et de leur village, mais, pour ne tenir aucun compte de cette impertinence, il est amplement prouvé que la prolongation de la saison de navigation à Prince-Arthur's-Landing, bien qu'en dise l'ingénieur en chef, est dû à d'autres causes que celle qu'il mentionne ; et à ce sujet, l'on peut consulter la lettre du capitaine Dick, que l'on trouvera dans l'annexe. En matière de navigation et d'eaux navigables, le capitaine Dick, on l'admettra, doit en savoir aussi long que l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique. Quant à l'admission que les gens de Prince-Arthur's-Landing " ont probablement raison de dire qu'à leur village la navigation reste ouverte plus tard en automne," il est bien connu que les eaux du lac Supérieur, même dans les endroits protégés comme dans les baies, ne gèlent que tard dans l'hiver, tandis que la Kaministiquia est fermée au premier froid quelque peu rigoureux.

Au mois de novembre 1872, l'ingénieur en chef avait adopté Prince-Arthur's-Landing comme point de départ du chemin de fer. Il n'était pas question de côtes exposées, à cette époque ; mais en 1874, cet officier semble changer d'avis et choisit un endroit situé à quatre milles et trois quarts en amont de la Kaministiquia, sur les terrains possédés par de grands spéculateurs, et cela contrairement à l'opinion expresse de l'officier agissant immédiatement sous son contrôle, qui recommandait le

* Cette lettre se trouve au long dans l'annexe.

choix d'un lieu plus ouvert et où le terrain ne devait rien ou presque rien coûter, près de Fort-William, c'est-à-dire, le vrai Fort-William et non pas l'endroit auquel on a faussement donné ce non.

C'est peut-être une injustice que de rendre l'ingénieur en chef responsable du choix du terminus actuel. Il ne précise pas cet endroit dans sa lettre, au contraire, il dit clairement que le terminus a été établi à Fort-William, sachant bien, néanmoins, qu'il a été réellement établi à l'intérieur, loin de Fort-William, sur un plateau de vingt-sept pieds au-dessus du niveau de la rivière et compris dans la grande étendue de terrains possédés par des spéculateurs. Que veut dire cette équivoque ?

Mais pour continuer dans l'ordre des faits, l'envoyé de Prince-Arthur's-Landing, M. Thomas Marks, arriva à Ottawa à la fin de mars 1877, et au commencement d'avril se présenta une deuxième fois devant le ministre des travaux publics accompagné comme la première par plusieurs membres du Parlement. Le ministre reçu la députation avec courtoisie, mais évita de donner aucune réponse directe au préfet au sujet de sa demande de rails, lui disant qu'ils ne seraient pas nécessaires avant que le chemin du Pacifique soit terminé. Il promit néanmoins sans la moindre hésitation de permettre au chemin de Prince-Arthur's-Landing de se rattacher au chemin de fer du Pacifique. Afin d'éviter tout malentendu avec les autorités locales du chemin, le préfet demanda une lettre l'informant officiellement qu'on permettait au chemin de se rattacher à celui du Pacifique. Le premier ministre lui promit de lui faire tenir cette lettre et l'entretien fut terminé.

Après avoir longtemps attendu la lettre qui lui avait été promise, le préfet écrivit comme suit à M. Borron, M.P.

Toronto, 25 avril 1877.

MON CHER MONSIEUR,—On annonce que les steamers commenceront à voyager le 1er mai, et il faut que je parte alors pour la Baie du Tonnerre.

Je vous aurais beaucoup d'obligation si vous pouviez m'obtenir pour cette date la lettre qui m'a été promise par le premier ministre. Tout ce que nous voulons c'est le droit de rattacher notre petit chemin de fer à la ligne du Pacifique, et le premier ministre nous ayant promis de nous donner la permission de ce faire, il serait à désirer que j'eusse cette lettre afin d'éviter tout malentendu avec les préposés au chemin à la Kaministiquia.

M. Fleming dit qu'il préférerait que nous nous rattachions à la ligne un peu plus bas, mais il ne nous a nullement témoigné ce désir lorsque la ligne a été tracée ; et croyant qu'il serait préférable d'éviter d'entraver le service des aiguilles, des voies d'évitement et de garage, etc., au terminus de la voie du gouvernement, dans les environs du quai et en aval, nous avons poussé jusqu'à un peu au-dessus de la gare aux locomitives, où le terrain est parfaitement plan.

Nous avons agi pour le mieux et en conformité de l'avis de ceux des ingénieurs du gouvernement que nous avons pu consulter ; et à présent que nous avons fait de telles dépenses nous ne pouvons pas altérer la voie, mais la permission de nous rattacher avec le chemin principal ne doit pas nécessairement ôter au gouvernement le privilége de faire à l'avenir tout arrangement qu'il pourra juger à propos. Ceci se conçoit aisément, et vous comprenez combien il est nécessaire que nous marchions de concert avec les autorités.

Dans l'espoir que vous soumettrez l'affaire au premier ministre.

Je demeure bien sincèrement à vous,

THOS. MARKS.

A E. B. BORRON, écr., M.P.
Ottawa.

Cette lettre fut bientôt suivie de la réponse suivante :

OTTAWA, 27 avril 1877.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 25, et je me suis hâté de la faire tenir à M. Mackenzie ; je vous envoie sa réponse, qui, je le regrette, est vague et peu

satisfaisante. Je crois cependant encore que l'on vous permettra de faire jonction avec le chemin du Pacifique à l'ouest du terminus de la Kaministiquia.

Je crois que finalement vous n'aurez pas à regretter que le gouvernement n'aît pas accepté votre généreuse offre. Dans mon humble opinion, le gouvernement finira par acheter votre petit chemin de fer à bon prix, au lieu de l'avoir gratuitement. Vous ne devez pas vous décourager. Je continuerai, vous pouvez en être sûr, à faire tout en mon pouvoir pour vous et les autres intéressés dans cette entreprise.

Croyez-moi, mon cher monsieur,

Bien sincèrement à vous,

E. B. BORRON.

A Thomas Marks, écuier,
Toronto.

La lettre confidentielle accompagnant la précédente était réellement, suivant l'expression de M. Borron, " vague et peu satisfaisante." Elle servit cependant à convaincre M. Marks qu'il était inutile de s'attendre à recevoir de l'aide du gouvernement fédéral, et il se mit en devoir d'acheter et expédier les rails nécessaires à la voie.

Les habitants de Prince-Arthur's Landing se mirent alors à l'œuvre pour terminer leur chemin et poser les rails jusque dans le voisinage de la voie du Pacifique, mais se gardant de faire jonction avant d'avoir obtenu la permission promise par le premier ministre. Ils en étaient là, lorsque au lieu de la lettre attendue on leur signifia une sommation de la part du procureur général les enjoignant de suspendre leurs travaux.

Ce n'est pas tout; ils savaient que ces mesures étaient prises à l'instigation des spéculateurs de la Kaministiquia qui, la chose peut être dite sans injustice, avaient jusque-là et dès l'origine, dans leur intérêt individuel et collectif, combattu leur entreprise et fait tout en leur pouvoir pour détruire l'établissement de Prince-Arthur's-Landing. C'est à la généreuse mercie de ces personnes, que furent abandonnés les habitants de ce dernier endroit par le bienveillant ministère des travaux publics; ils protestèrent, mais en vain; ils démontrèrent qu'on avait à leur détriment représenté les choses sous un faux jour, mais on fit la sourde oreille à leurs plaintes; ils envoyèrent des pétitions, mais elles ne furent reçues que par un dédaigneux silence.

Il ne leur reste plus qu'à faire un appel à la sympathie de leurs compatriotes, et il est bon que le public soit mis à même de juger impartialement de la question.

Sur les bords lointains du lac Supérieur, une poignée de nos compatriotes anglais, islandais, français et écossais d'origine se sont établis à trois cents milles de l'établissement canadien le plus rapproché, et là, pendant la saison d'hiver, ils sont isolés du monde entier. Avec une énergie extrême, ils se sont fait une place dans les vastes solitudes et ont construit une ville de dimensions respectables, où plusieurs rues bien nivelées, un grand nombre d'églises, maisens d'école et autres édifices témoignent autant de leur industrie que de leur esprit public. Ils regardent l'endroit comme un des plus beaux qu'il soit possible d'imaginer, et ils ne sont pas peu fiers de montrer au voyageur leur beau et spacieux port, les terrasses naturelles de leur ville s'échelonnant sur la rive avec une singulière régularité, les promontoires à pic du voisinage, les vertes îles de leur baie, et le bleu contours de l'île Royale se baignant dans le grand lac. Ils sont naturellement attachés à un coin de terre où ils ont dépensé tant de labeur, et où, jusqu'à l'arrivée des rapaces spéculateurs, les espérances de l'avenir allégeaient les fardeaux du présent. Les circonstances rendaient les plus beaux rêves légitimes et raisonnables. Leur fort est à l'extrémité de la navigation, et la nature, à leurs yeux au moins, semblait l'avoir marqué pour être le comptoir où les récoltes de l'ouest doivent s'échanger pour les marchandises de l'est. Mais vinrent les spéculateurs. Quarante mille acres de terrain furent achetés sur la Kaministiquia, et soudain le terminus du grand chemin de fer fût établi à cet endroit. Ils ne se découragèrent cependant pas; mais avec une énergie digne de leurs efforts antérieurs, ils concentrèrent leurs minces ressources, et avec l'aide d'une faible subvention du gou-

vernement de l'Ontario, ils construisirent, munirent de rails et terminèrent un chemin de six milles de longueur. Ils se flattaient d'avoir renversé tous les obstacles qui leur avaient été suscités.. Les spéculateurs qui, dès l'origine, avaient combattu leurs projets de toutes leurs forces et au moyen de puissantes intrigues politiques, semblaient enfin abandonner la partie, et la plus haute autorité du pays avait promis à leur entreprise le privilége de jonction avec le chemin du Pacifique. Tel était l'état de choses lorsque soudain le gouvernement fédéral, investi de toute l'autorité du peuple, se mit en frais d'anéantir leur œuvre. Dans aucun pays, quelque despotique que soit le gouvernement, jamais acte de tyrannie plus cruelle ne fut perpétré. Les habitants de Prince-Arthur sont maintenant pour ainsi dire foulés aux pieds par les autorités, et dans leur infortune ils font appel à leurs lointains compatriotes. Cet appel sera-il entendu ?

Il est bon, cependant, d'éclaircir la question davantage, et à cette fin examinons quelque peu la grande spéculation foncière dont il est question plus haut.

SPÉCULATION FONCIÈRE SUR LA KAMINISTIQUIA.

Les comptes publics et les récentes discussions dans la presse ont porté à la connaissance du public que $50,000 ou plus ont été payées pour environ 100 acres de terrains sur la Kaministiquia achetés peu de temps auparavant par les vendeurs au prix ordinaire des terres sauvages dans les districts éloignés. Il est connu que les principaux intéressés dans cette vente possèdent jusqu'à quarante mille acres de terres sur la Kaministiquia et dans les environs, dont deux mille acres sont dans le voisinage du terrain vendu au gouvernement à un chiffre si rémunératif, que l'on calcule la valeur de cette faible partie de l'étendue de terrains comprise dans la spéculation, soit deux mille acres au taux de $50,000 pour cent acres, et l'on pourra alors se former une idée de l'importance même de cette faible partie de la spéculation, car, naturellement, si le terminus peut être retenu sur la Kaministiquia et si Prince-Arthur's-Landing et son port restent isolés, la valeur du terrain dans les environs sera sans doute très-considérable. Cette spéculation est donc de celles dont les profits s'élèvent à des millions, et il n'est pas étonnant que les intéressés—dont quelques-uns pourraient être trouvés en hauts lieux—aient fait tout en leur pouvoir pour anéantir une entreprise menaçant de faire échouer la leur.

On a beaucoup parlé du fameux achat de l'hôtel Neebing, mais toutes les preuves qui soient jusqu'à présent venues à la connaissance du public n'ont encore fait de cette affaire qu'une vulgaire rouerie qui ne frustrait le pays que de trois ou quatre mille piastres, et il est raisonnable de supposer que les spéculateurs ne sont pas fâchés de ce qu'il se fait au sujet de cette insignifiance un bruit qui détourne l'attention publique de leur projets de lucre machinés avec tant d'adresse. La population de Prince-Arthur's-Landing est une entrave à leurs projets, voilà pourquoi on s'efforce de la ruiner ainsi que son entreprise. Voilà pourquoi on condamne son port.

LE TERMINUS ; QUI L'A FIXÉ SUR LA KAMINISTIQUIA ?

L'ingénieur en chef dans sa lettre que l'on trouvera à l'annexe, dit que le terminus est fixé à Fort-William, mais cela paraît très-douteux. Un coup d'œil sur la carte qui accompagne les présentes fera voir que Fort-William et le terminus sont à plusieurs milles l'un de l'autre. C'est à l'extrémité d'une étendue de terrain appelée Fort-William-Town-Plot, à environ cinq milles des eaux navigables du lac Supérieur, que le terminus a été établi, précisément à l'endroit condamné par M. Murdoch, le premier ingénieur de district, dont le rapport à ce sujet a déjà été cité. Alors, qui est responsable ? Est-ce M. Hazlewood, l'ingénieur qui a succédé à M. Murdoch ? Certainement non, car ce monsieur était beaucoup trop jaloux de sa réputation professionnelle pour aviser un choix comme celui-là. C'est une justice à rendre à sa mémoire que de dire qu'il n'est aucunement responsable de cette faute. Le choix fut fait dans l'automne 1874, et il ne fut nommé ingénieur du district qu'au printemps de 1875.

On a prétendu que le terminus est situé à l'extrémité de la navigation, et qu'on l'a placé là afin de raccourcir la voie ferrée autant que possible ; mais la Kaministiquia, si on la reconnaît comme navigable, l'est tout autant à plusieurs milles en amont du terminus qu'elle l'est en aval. Si alors on avait en vue de raccourcir la voie, pourquoi alors n'avoir pas placé le terminus encore plus à l'intérieur ? A deux milles en amont, le terrain est également favorable ; à deux milles en aval il l'est beaucoup plus et dans les deux cas il était moins cher, il eût de fait pu être obtenu pour un dixième du prix payé pour l'emplacement actuel. Pourquoi alors le choix qui a été fait ? Il serait absurde de supposer que le terrain étant la propriété de M. Oliver, cette considération y fût pour quelque chose, à moins que la générosité de ce monsieur et sa répugnance bien connue à accepter aucun argent public, aient porté le gouvernement à croire qu'il lui ferait un cadeau du terrain en question. Il serait également absurde de supposer que le choix ait été purement accidentel ; de sorte que, tout considéré, la chose doit être regardée comme une de ces occurrences mystérieuses dont il est impossible de découvrir le secret.

PRINCE-ARTHUR'S-LANDING COMME PORT.

Les documents qui accompagnent les présentes démontrent que la Baie du Tonnerre est sûre et parfaitement abritée, et le sujet est traité si complètement dans la lettre du capitaine Dick, de même que dans les déclarations des autres capitaines (voir l'annexe), qu'il semble presque inutile de rien ajouter. Ces documents et les chiffres qui suivent ne manqueront pas de détruire toute fausse impression qu'ont pu produire les rapports qu'ont fait circuler les intéressés dans la spéculation foncière dont il est question plus haut.

ETAT

Indiquant le nombre et le tonnage des navires entrés dans le port ou qui en sont sortis pendant les exercices qui ont fini les 30 juin 1875-76-77 et pendant les quatre mois et 20 jours écoulés de l'exercice 1878.

Années.	Navires britanniques. No.	Navires britanniques. Ton'x.	Navires des Etats-Unis. No.	Navires des Etats-Unis. Ton'x.	Total. No.	Total. Ton'x.
1875,	121	50,022	46	11,720	170	71,742
1876,	171	76,628	57	6,542	228	86,170
1877,	169	103,487	155	16,209	294	122,696
4 ms. 1878,	137	70,956	86	32,754	223	103,710
Totaux,	596	311,093	317	73,225	915	384,318

PETER NICHOLSON,
Percepteur.

Port de Prince-Arthur's-Landing, 20 novembre 1877.

En 1869 Prince-Arthur a été pour la première fois reconnu par le ministère des douanes et créé port extérieur du Sault-Sainte-Marie. Depuis cette époque jusqu'au 1er juillet 1874, date où il fut reconnu comme port régulier ayant comme ports extérieurs Fort-William et Silvert Islet, M. Cozzens fut le seul officier de douane en cet endroit, et cet officier fait le rapport suivant des navires entrés dans le port :

	614 steamers,	263,124 ton'x.
	46 voiliers	5,486 "
	660 navires	468,610 "
Ajoutez	915 "	384,318 "
	1,575 "	652,828 "

Arrivés au bassin de Prince-Arthur's-Landing même (ces chiffres ne comprennent pas les arrivées dans les ports extérieurs). Cette liste des arrivées seules, et non pas des arrivées et des départs ajoutés ensemble, montre que pendant les huit années dont on a des rapports officiels, 1,575 différentes arrivées ont eu lieu dans le bassin de Prince-Arthur's-Landing, sans qu'aucun dommage ne soit survenu ni aux navires ni à leurs cargaisons, soit dans le bassin soit au large, tandis que pendant plusieurs années le port n'offrait aucun ou presque aucun avantage en fait de bassin protégé par des jetées et qu'il n'eut jusqu'en 1875 aucun phare dans le port si ce n'est ceux entretenus par des particuliers.

Pas un seul accident soit à la personne soit à la propriété n'a encore été enregistré dans ses annales. Les jetées sont aujourd'hui au nombre de deux, l'une construite par le gouvernement, s'étendant à 600 pieds au large avec une aile de 200 pieds, et la jetée de MM. Thomas Marks et frère, qui sera bientôt de 600 pieds de longueur. Ces deux jetées ont chacune de grands hangars, mais elles ne sont pas suffisantes pour le commerce de l'endroit." (Extrait du *Thunder Bay Sentinel.*)

Quinze cent soixante et quinze navires, d'un tonnage total de 652,828 tonneaux, allant et venant sans un seul accident, voilà assurément un passé que peu de ports peuvent se féliciter d'avoir. On ne doit pas oublier non plus que pendant plusieurs années, un certain nombre de navires ont eu à faire face aux glaces des premiers jours du printemps et aux tempêtes de l'automne, et cependant pas un seul denier de dommage n'est survenu à aucun d'eux. Les spéculateurs de la Kaministiquia et leurs partisans peuvent crier que nos côtes sont exposées, mais de tels faits sont des pierres d'achoppement même pour un ingénieur en chef.

Pour revenir sur les documents que l'on trouvera dans l'annexe, il est à observer que la valeur des déclarations et des certificats dépend en grande partie du caractère, de la position et de l'expérience de ceux dont ils émanent et de ceux qui les corroborent. Malheureusement, quand il y a un but à atteindre il est trop souvent très facile d'obtenir de faux certificats de gens dont la position ou le caractère, au point de vue social, commercial ou professionnel, ne saurait en souffrir. On en trouve un frappant et triste exemple dans les nombreux rapports et déclarations fournis par les spéculateurs et leurs partisans, représentant comme fournissant un excellent port une rivière étroite, tortueuse, obstruée par des battures et n'offrant qu'une courte saison de navigation, comme la Kaministiquia, Les déclarations sur lesquelles nous attirons aujourd'hui du public sont d'une autre nature. Elles émanent de personnes occupant un rang élevé dans l'estime public ; de navigateurs au soin desquelles sont tous les jours confiés dans une grande mesure la propriété, la sécurité et même la vie du public. Le capitaine Dick est reconnu par tout le Canada comme l'un des plus expérimentés et des plus habiles navigateurs des lacs ; le capitaine Anderson a eu depuis la construction de ce navire le commandement du steamer à hélice le *Quebec*, de la ligne Beatty, le plus gros vapeur naviguant dans les eaux intérieures du Canada. Les capitaines McKay et McDougall, qui commandent les deux plus gros vapeurs américains naviguant sur les grands lacs, les deux palais flottants, le *Manistee* et le *City of Duluth*, sont assurément en état de donner une opinion sur un port. Le capitaine Tate Robertson, du gros steamer à aubes *Frances Smith* ; le capitaine E. Robertson, du vapeur à hélice *Ontario*, faisant pendant au *Quebec*, et ne le cédant qu'à lui en dimension ; et le capitaine Kennedy, du vapeur à hélice *City of Owen Sound*, sont tous des personnes occupant le premier rang dans leur profession, et il n'est pas probable qu'ils voudraient, de fait ils n'oseraient pas, dans leur position, hasarder au sujet de la navigation une opinion qui ne serait pas parfaitement fondée. Et cependant tous, sans exception, s'accordent à représenter Prince-Arthur's-Landing comme un port excellent et sûr. Le capitaine Barton Atkins, le navigateur bien connu portant commission des Etats-Unis, en quelques phrases bien dites corrobore l'opinion exprimé par les autres. Le capitaine Fretheway, qui a charge d'un petit bateau à hélice faisant service à la Baie du Tonnerre en toute espèce de temps, est assuré-

ment un homme en état de témoigner de la sécurité de ses eaux. L'année dernière son vapeur se rendit le jour de Noël même jusqu'à Silver Harber, quand la Kaministiquia avait depuis déjà longtemps été fermée par la glace.

LE POINT DE JONCTION—EST-IL BIEN CHOISI ?

Pour tous ceux qui ont suivi cet historique, il doit être passablement évident que ceux qui contrôlaient le Pacifique n'ont jamais eu l'intention de permettre à l'embranchement de Prince-Arthur's-Landing de se rattacher au chemin principal. Quand il parut probable que la population de Prince-Arthur's-Landing ne pourrait pas terminer son chemin, on lui promit volontiers le privilege de faire jonction. Mais lorsqu'il devint évident qu'elle terminerait, on brisa cette promesse sous prétexte que le point de jonction avait été mal choisi. Il en eût été de même, quelque endroit qu'on eût choisi. Les spéculateurs, dont l'influence était toute-puissante, avaient à prouver que le port de Kaministiquia était le meilleur. Ils craignirent que pas un navire n'entrerait dans leur port si l'embranchement leur permettait de se servir de celui de Prince-Arthur's-Landing. S'ils n'avaient pas de crainte de ce côté, que pouvait leur faire l'établissement d'un embranchement qui, en attendant, pouvait être très-utile aux entrepreneurs du chemin pour le transport des matériaux et des provisions. Il suffit d'un coup d'œil sur la carte pour convaincre que le meilleur point de jonction a été choisi. Tous les ingénieurs désintéressés du district s'accordaient à dire que le petit chemin de fer était admirablement placé et que le point de jonction ne pouvait être plus sagement choisi. Les déclarations de M. Moberley, ingénieur civil, et de M. Furlonge, arpenteur provincial, sont parfaitement concluantes à ce sujet. Sur le même point, l'opinion du ci-devant ingénieur du district n'est peut-être pas sans valeur. La voici.

BOWMANVILLE, 1er octobre 1877.

CHER MONSIEUR,—En réponse à la demande que vous me faites de mon opinion sur le tracé du chemin conduisant de Prince-Arthur's-Landing à Fort-William-Town-Plot, je saisis l'occasion de dire que vu que le chemin suit une ligne aussi directe que possible d'un lieu à l'autre, et sur un sol favorable, je ne vois pas comment vous auriez pu le tracer autrement. Je pourrais ajouter que selon moi, le point de jonction avec la ligne du Pacifique a été sagement choisi, vu qu'il n'entrave pas les mouvements de celle-ci à l'extrémité de la voie, qu'il évite la pente rapide de la rive de la Kaministiquia, et, de plus, qu'il est placé de façon à ne nuire au fonctionnement d'aucune des deux voies.

Bien à vous,

WILLIAM MURDOCH.

A Thomas Marks, écuier,
Prince-Arthur's-Landing.

Ceci est clair et explicite, et, venant d'un ingénieur de grande expérience pratique, de même que de beaucoup de science, ne saurait être révoqué en doute, surtout lorsque cette opinion est soutenue de celle de tous les autres ingénieurs désintéressés qui ont visité les lieux, sans aucune exception.

Ceci étant le cas, pourquoi, encore une fois, le privilége de faire jonction a-t-il été refusé ? Simplement parce que le port de Prince-Arthur's-Landing était regardé comme rival de la Kaministiquia. Mais était-il de l'intérêt public que ce port fût détruit pour cela ? Etait-il juste d'employer l'autorité publique de tout le pays, représentée par le gouvernement, pour anéantir cette colonie canadienne qui est allée se créer une place dans les sauvages solitudes du lac Supérieur, et dont le seul crime est de s'être engagée dans une entreprise louable et patriotique ? Peut-il y avoir une plus cruelle tyrannie que celle qui ruine le plus grand nombre pour enrichir le plus petit ? Peut-il y avoir aucun doute que tout cela soit dû surtout à ces spéculateurs; peut-on supposer que sans eux il y eût aucune de ces difficultés ? Si les établissements lointains ne sont pas protégés et encouragés, comment peuplera-t-on nos vastes solitudes ? La colonie de Prince-Arthur's-Landing est d'une grande valeur pour le Canada en général. C'est un centre d'établissement qui étendra ses rayons

sur la contrée environnante, et où viennent converger des mineurs de toutes les parties du continent. Son commerce est déjà considérable, mais si on continue de traiter sa population comme elle l'a été, elle sera bientôt dispersée aux quatre vents du ciel, et c'est précisément à ce résultat que veulent arriver les spéculateurs de la Kaministiquia.

Que l'on ne s'imagine pas que ces observations soient dictées par aucune animosité politique. Le sujet est de ceux qui réunissent les suffrages des gens de toutes les nuances politiques. Comme preuve de cela, il suffira de citer un extrait d'un discours récemment prononcé par le Dr. Clarke, M.P.P., dans l'Assemblée législative. On trouvera cet extrait dans l'annexe. On y verra que ce monsieur, qui a toujours été un réformiste, condamne la politique suivie vis-à-vis la population de Prince-Arthur's-Landing, dans un langage beaucoup plus fort que celui du présent document.

UNE NOUVELLE EXPLORATION DU PORT DE PRINCE-ARTHUR'S-LANDING

fut ordonnée l'automne dernier par le gouvernement, et à ce sujet il est bon de faire quelques observations :

Quel était le but réel de cette exploration ? Etait-ce pour s'assurer si le port de Prince Arthur's Landing n'était pas le meilleur? Si c'était là le but en vue, c'était admettre qu'on avait eu le tort de faire le choix de la Kaministiquia sans avoir fait au préalable les investigations nécessaires. Personne, après avoir lu ce qui précède, ne supposera un instant qu'on avait en vue de rendre justice ou d'être utile à Prince-Arthur's-Landing. Rien ne peut être plus sûr que les ingénieurs étaient chargés d'une mission qui les plaçait dans une très fausse position. Naturellement, il ne leur était pas donné d'ordres formels, mais ils ne pouvaient manquer de savoir que le but de l'expédition était de découvrir quelque raison à l'appui de la position prise par le gouvernement en condamnant un endroit pour en adopter un autre. Ils n'ignoraient pas, ils ne pouvaient pas ignorer que leur exploration fût à des fins politiques, et que quelque favorable que fût leur rapport, ils ne pouvaient s'attendre qu'il pût porter le gouvernement à abandonner la Kaministiquia où l'on avait acheté du terrain, dépensé des sommes si considérables, et à reconnaître son erreur en adoptant le port de Prince-Arthur. Ils savaient qu'ils déplairaient au gouvernement si, dans l'intérêt de la justice, ils se trouvaient forcés de faire rapport contre le choix de la Kaministiquia ; et ils savaient qu'ils lui plairaient si leur conscience leur permettait de rapporter que Prince Arthur's Landing était exposé, que les flots et les vents y causaient des ravages et qu'il faudrait y dépenser des millions avant de donner à ce port aucune sécurité ; vu qu'un tel rapport serait de nature à placer le gouvernement sous un meilleur jour en face du pays et à faire supposer au public qu'après tout l'achat des terrains de la Kaministiquia était une nécessité. C'était donc une mesure politiquement immorale que de mettre les ingénieurs dans une pareille position.

Cette exploration était incontestablement d'une nature politique et entreprise après coup; des hommes de profession ne doivent pas se sentir placés entre le plaisir ou le mécontentement des autorités. Sans doute les mesurages des ingénieurs sont en tous cas donnés avec exactitude ; mais il est possible et même grandement probable, que la nécessité de quais idéals, basée sur la possibilité d'un trafic imaginaire dans un lointain avenir, avec les millions qu'ils coûteraient, peut tout à coup être découverte au grand étonnement de tout le monde et au grand plaisir des grands propriétaires de la Kaministiquia. *

LE PRIX DE REVIENT DES QUAIS À PRINCE-ARTHUR'S-LANDING

a été calculé par les ingénieurs employés par les habitants de l'endroit, et de concert avec les capitaines de navires, dont l'expérience doit valoir quelque chose, tous se sont accordés à dire que six cents pieds ajoutés au quai actuel seraient d'ici à longtemps

* A en juger par ce qui se dit dans les journaux, cette anticipation se serait déjà en partie réalisée.

suffisants pour les besoins du commerce. Cette addition coûterait au plus $45,000, ce qui n'est guère plus que le coût d'une année de l'incessant dragage qui sera nécessaire de faire subir à la Kaministiquia, de façon que les amis de Prince-Arthur's-Landing n'ont nullement occasion de s'alarmer en face des estimations imaginaires que l'on pourrait trouver dans les rapports officiels au soutien de la cruelle conduite du gouvernement en se joignant aux spéculateurs de la Kaministiquia pour anéantir leur établissement.

ANNEXE.

Déclaration solennelle de W. H. Furlonge, arpenteur provincial.

Lettre du conseil do Shuniah à Marcus Smith, écr., substitut de l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique.

Extraits d'un discours prononcé par le Dr. Clarke, M.P.P., dans l'Assemblée législative.

Lettre du capitaine James Dick, à l'honorable J. C. Aikins.

Lettres des capitaines :—

Anderson, du vapeur *Québec.*
W. Tate Robertson, du vapeur *Frances Smith.*
John McKay, du vapeur américain *Manistee.*
Barton Atkins, pilote commissionné des Etats-Unis.
McDougall, du vapeur américain *City of Duluth.*
Robertson, du vapeur *Ontario.*
Kennedy, du vapeur *City of Owen Sound.*
Fretheway, du vapeur à hélice *Kate Marks.*
John O'Mally, du voilier *Mary Ann Hulbert.*
Benjamin Tripp, ci-devant du vapeur *Ontario.*

Pétition des habitants de Prince-Arthur's-Landing.

LETTRES OFFICIELLES.

F. Braun, secrétaire du département des travaux publics.
S. Fleming, ingénieur en chef.
F. Braun, secrétaire du département des travaux publics.
Hugh Ryan, rapport de chemin de fer.
W. H. Furlonge, rapport sur chemin de fer.
C. H. Spalding, surintendant, canal du Sault-Sainte-Marie.

M. Thomas Marks, président du chemin de fer de Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia, et M. Frank Moberley, ingénieur en chef du même chemin, ont déclaré sous serment :

1o. Que le dit chemin a été tracé comme il devait l'être, et qu'il n'entrave aucunement le fonctionnement du chemin du Pacifique.

2o. Que la compagnie n'a jamais tenté ni n'a jamais eu l'intention de faire jonction avec le chemin du Pacifique sans la permission des autorités.

3o. Que ni eux ni la compagnie n'ont jamais reçu officiellement ou autrement ordre de ne pas pousser leurs travaux sur la réserve du gouvernement.

4o. Que la suspension des travaux ferait un tort considérable à l'avenir du district et de sa population industrieuse qui à grands frais a presque complètement terminé leur entreprise non seulement pour son propre profit mais encore au plus grand avantage du pays en général.

Malgré ces affidavits et les pétitions des habitants, l'influence des spéculateurs de la Kaministiquia fut trop forte et l'entreprise fut arrêtée.

PRINCE-ARTHUR'S-LANDING, 12 novembre 1877.

Je, soussigné, William Holland Furlonge, du village de Prince-Arthur's-Landing, arpenteur provincial, déclare solennellement :—

1. Que je suis d'avis que le point de jonction du chemin de fer Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia avec le chemin de fer Canadien du Pacifique est le meilleur qui pouvait être choisi dans le voisinage.

2. Que si le pont de jonction était transféré à un endroit situé soit au quai du gouvernement soit dans les environs, cela entraînerait des dépenses énormes, attendu qu'il faudrait alors pratiquer une profonde tranchée qui se trouve évitée en ayant la jonction au sommet de la pente qui s'élève à partir de la rive.

3. Que si le pont de jonction était placé plus haut sur le chemin du Pacifique, cela entraînerait de nouveaux frais pour le nivellement, la pose des rails, etc.

4. Que le terrain dans le voisinage du point de jonction choisi offre des avantages exceptionnels pour une station, et je considère qu'il serait avantageux pour les deux lignes qu'il fût à cet endroit.

5. Que ce point de jonction ne nuira nullement aux ateliers, aux voies d'évitement et de garage et aux édifices du chemin du Pacifique.

Et si je fais cette déclaration solennelle, la croyant vraie, et sauf l'application de l'acte passé dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, chapitre 37 des Statuts du Canada.

W. H. FURLONGE,
Arpenteur provincial.

Déclaration faite devant moi à Prince-Arthur's-Landing dans le district de la Baie du Tonnerre ce 13 novembre 1877.

ROBERT MAITLAND,
Commissaire, etc.

PRINCE-ARTHUR'S-LANDING, 13 septembre 1876.

MONSIEUR,—De la part du conseil municipal de Shuniah, nous saisissons l'occasion de votre présence ici en votre haute qualité officielle, pour attirer votre attention sur une question de haute importance pour la population de ce district.

Vous avez vu, depuis votre arrivée, qu'une courte ligne de fer a été tracée et qu'une faible partie des travaux ont déjà été faits, dans le but de joindre Prince-Arthur's-Landing au terminus du chemin de fer du Pacifique sur la Kaministiquia.

Vous avez sans doute aussi appris que la municipalité de ce vaste district a accordé une subvention de $35,000 pour aider à la construction de ce chemin.

Vous savez aussi probablement que la question du choix de cet endroit ou de Fort-William-Town-Plot comme terminus a soulevé beaucoup de discussion.

Nous n'avons cependant pas l'intention d'entrer pour le moment dans la discussion de ce point, mais nous prenons la liberté de vous inviter à donner votre sérieuse attention au fait que, plusieurs années avant l'exploration du Pacifique, différentes expéditions d'ingénieurs et d'arpenteurs envoyées en différents temps par le gouvernement, ont été unanimes dans le choix de l'endroit maintenant connu sous le nom de Prince-Arthur's-Landing comme point de départ pour les Territoires du Nord-Ouest. Nous ne prétendons pas dire si ces explorateurs avaient tort ou raison en cela : le temps le prouvera ; mais nous affirmons que la population actuelle de ce district s'est dirigée en grande partie sur ce point du pays en raison de cette unanimité d'opinion chez les ingénieurs envoyés par le gouvernement.

Vous avez déjà vu en partie ce que nous avons accompli. La ville de Prince-Arthur's-Landing est aujourd'hui la plus considérable du vaste district d'Algoma, bien qu'elle ne compte guères plus de quatre années d'existence. Nous avons déjà une population considérable augmentant rapidement. La ville compte un certain nombre de beaux magasins et plusieurs hôtels. Elle possède aussi quatre églises appartenant à autant de différentes dénominations. Nous avons attiré dans cette partie du pays une population agricole en même temps qu'un grand nombre de mineurs que l'on voit aujourd'hui industriellement occupés dans le voisinage. Nous pouvons ajouter que le gouvernement de l'Ontario a choisi notre établissement comme chef-lieu du district, et les édifices destinés à l'administration de la justice sont maintenant en voie de construction.

En raison de toutes ces considérations nous croyons que vous serez d'avis que nous n'avons pas eu tard d'essayer à nous mettre en communication avec le terminus actuel, et il nous semble que nous avons quelque droit à l'assistance du gouvernement.

Nous nous abstenons de blâmer qui que ce soit pour ce qui est arrivé jusqu'à présent, mais nous savons que nos intérêts n'ont jamais été représentés avec justice aux yeux des autorités, et que des préjugés et des intérêts de clocher ont trouvé faveur auprès même de certains ingénieurs, dont quelques-uns ont agi plutôt comme partisans que comme fonctionnaires chargés de se prononcer avec calme et équité sur une question de grande importance publique.

C'est pourquoi nous nous adressons à vous, et nous le faisons avec pleine confiance que vous donnerez à cette affaire l'attention qu'elle mérite et que vous la présenterez au gouvernement sous son vrai jour.

L'assistance dont nous avons besoin n'est pas considérable, et il y va de l'intérêt du public comme du nôtre. Aussitôt que possible nous vous ferons tenir des plans qui feront voir la position de notre chemin; nous les accompagnerons d'un état indiquant le montant de l'aide dont nous avons besoin.

Avant de terminer, nous ne laisserons pas passer l'occasion de contredire au moins une des objections qui est faite à notre établissement. Quelque évidente que soit ici la futilité de cette objection, elle a attiré au loin beaucoup d'attention. Nous voulons parler du rapport souvent répété au sujet de l'insécurité de notre port

Vous avez sans aucun doute observé vous-même que notre rivage n'est pas balayé par les flots, que les arbres y croissent jusqu'au bord des eaux et qu'il y a sur le quai à deux pieds du niveau de l'eau une remise en planches qu'une seule vague d'un peu de force suffirait à renverser. Comment alors notre havre peut-il être exposé. Même avant la construction du bassin, des chaloupes ont passé des saisons entières à l'ancre dans notre port, et nous pouvons vous assurer qu'il faudrait des travaux bien peu considérables pour donner à celui-ci la plus parfaite securité. Une autre considération que nous pouvons ajouter c'est que la baie reste ouverte et libre tant qu'un navire peut naviguer en quelque part sur le lac Supérieur.

Notre courte voie ferrée sera donc d'un avantage public en permettant correspondance entre le lac et le terminus actuel au moins un mois ou six semaines après la clôture de la Kaministiquia.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos respectueux et obéissants serviteurs,

(Par arrêté du conseil),

THOMAS MARKS,
Préfet.

ROBERT MAITLAND,
Secrétaire.

A MARCUS SMITH, écr.,
Ingénieur en chef du chemin de fer canadien
du Pacifique.

A l'Assemblée législative de l'Ontario, le 31 janvier dernier, le Dr. Clarke, M.P.P., représentant la division nord du comté de Norfolk, prononça les paroles suivantes, tirées du rapport complet et exact de son discours.

Les bruits ont couru dans cette Chambre que l'Assemblée doit être dissoute immédiatement après cette session afin que les élections provinciales et fédérales

puissent se faire simultanément. Pour ma part, je m'oppose fortement à une telle mesure. En premier lieu je ne vois pas ce qui pourrait justifier le gouvernement d'un tel acte; et d'un autre côté je ne sache pas que le parlement fédéral soit si faible qu'il ait besoin de s'appuyer sur nous; assurément nous, pour notre part, n'avons pas besoin de son aide. En ce qui concerne Algoma et quelques localités de ce district, il est sûr qu'une telle combinaison entraînerait une perte en cette Chambre, car en conséquence de la politique locale du gouvernement Mackenzie et du prétendu favoritisme pratiqué au profit de certains individus, l'un des ci-devant fervents amis du gouvernement a perdu confiance en lui et lui a ouvertement déclaré la guerre. Et il n'y a pas à s'en étonner lorsqu'on connaît les faits et que l'on sait que certaines associations et certains individus ont plus de poids à Ottawa que les propres représentants du peuple. (Applaudissements du côté de l'Opposition.) La population de ces localités est favorable à l'administration de l'Ontario et restera telle à moins que certaine influence désastreuse n'acquière sur elle le pouvoir auquel s'est soumise l'administration fédérale. Il est vrai qu'il y a dans Algoma un collége qui s'est montré assez arriéré politiquement pour élire un tory; mais j'ai espérance de le voir se réformer avant qu'il soit longtemps, et je regretterais de voir le noble établissement de la Baie du Tonnerre passer à l'ennemi ne serait-ce que pour un moment; car jusqu'à présent la population de cet établissement et particulièrement la presse, en dépit de misères, et en dépit de pertes pécuniaires, s'est montrée sincèrement et fidèlement attachée aux principes du parti de la réforme et du progrès.

Je regrette d'avoir à dire que la conduite du gouvernement fédéral envers cette brave population de la Baie du Tonnerre a été si manifestement vexatoire et injuste que des gens qui pendant une période de plus d'un quart de siècle ont voté avec les réformistes et jamais autrement, préféreraient aujourd'hui mettre leur main au feu plutôt que de voter pour l'administration Mackenzie. Je n'attache pas autant de blâme à M. Mackenzie qu'à certains réformistes de vieille souche qui dans le but de réaliser un beau magot n'ont reculé devant aucune fausseté, sans s'inquiéter de la ruine du gouvernement, pour arriver à leurs fins égoïstes. (Ecoutez! Ecoutez!—Applaudissements). Je suis un réformiste, et jamais depuis trente ans je n'ai manqué à mon allégeance à mon parti, et ce n'est qu'avec le plus profond regret qu'aujourd'hui je dois justifier mes meilleurs amis de leur attitude hostile envers un gouvernement qui leur refuse la plus simple justice et dont la conduite paralyse leur entreprise. J'attire l'attention du gouvernement provincial de l'Ontario sur l'injure qui lui est faite ainsi qu'à cette honorable Chambre par le refus du ministre des travaux publics à Ottawa de permettre au chemin de fer P.A.L. et K. de faire correspondance avec le chemin du Pacifique. Le devoir de cette Chambre et de ce gouvernement est non-seulement d'aider les chemins de fer qui reposent sur de solides bases financières, mais encore, après leur avoir ainsi donné l'aide nécessaire, de voir à ce que leur succès ne soit pas mis en péril par aucune influence sinistre. (Applaudissements.) Et cependant cette brave poignée de citoyens qui aidés par la générosité du gouvernement de l'Ontario, ont réussi à construire ce chemin, à le munir de rails et à le mettre prêt à être ouvert au trafic, frappent vainement à la porte du ministère des travaux publics à Ottawa et sollicitent en vain un privilége qui eût été depuis longtemps accordé si ce chemin eût été la propriété de quelque compagnie particulière. Pour tenir ouvert dans une certaine mesure le port de la rivière Kaministiquia, il faudra une subvention annuelle de $25 000 ; et je défie le ministre des travaux publics à Ottawa de démontrer pourquoi cette somme devrait ainsi être annuellement dépensée, lorsque le prix d'achat du terrain et le prix de revient du quai construit en amont sur la rivière, ajoutés à cette subvention annuelle inutilement dépensée en dragage, auraient été suffisants pour construire à l'embouchure de la rivière tous les quais qui auraient été nécessaires pour y établir un terminus qui eût été de nature à satisfaire tout le monde. (Applaudissement du côté de l'opposition.) Notre gouvernement provincial a fait son devoir en développant les ressources du pays, en construisant des chemins et des ponts pour l'usage des colons qu'il invite, et je suis fier de dire que la confiance et la coopération de la population sont acquises à l'administration Mowat, grâce aux larges bases sur lesquelles sont assis

les principes de sa politique. Que le gouvernement fédéral fasse également son devoir, qu'il accepte le don qu'on lui fait de ce chemin de fer de six milles et qu'il l'exploite comme le reste de la ligne. Cela ne saurait faire tort au chemin de fer du Pacifique d'avoir un terminus sur la baie de même qu'à cinq milles à l'intérieur des terres. (Ecoutez! Ecoutez!).

Lettre du capitaine Dick au sujet du port de la Baie du Tonnerre.

TORONTO, 16 avril 1877.

CHER MONSIEUR,—Je vois par les rapports des débats du parlement que le Sénat a discuté les mérites de la Baie du Tonnerre comme port, et comme je suis un des plus vieux capitaines naviguant sur les lacs, de même que le premier qui ait régulièrement fait un service régulier de bateau à vapeur sur le lac Supérieur, il m'a semblé que mon opinion et les renseignements que je pourrais donner pourraient peut-être être de quelque valeur. Je prends donc la liberté d'attirer votre attention sur certains faits indiscutables se rattachant à ce sujet, dans l'espoir qu'ils pourraient être de quelque intérêt si vous jugiez à propos de les faire connaître dans le cas où une nouvelle occasion s'en présenterait. Un coup d'œil sur la carte de Bayfield suffit pour démontrer que la Baie du Tonnerre est bien protégée. La largeur de son entrée, entre le cap du Tonnerre et la Grande Pointe, est de onze milles; mais au milieu même de cette ouverture est une île de cinq milles de largeur, avec à l'ouest un grand nombre de petites îles et à l'est l'entrée de la baie est libre du côté du cap du Tonnerre. A une distance de douze milles dans le lac et s'étendant sur toute la largeur de la baie est l'île Royale, de sorte que même l'entrée de la baie se trouve à l'abri. Une fois en dedans des îles un navire est aussi en sûreté que sur un lac de l'intérieur. Le fait est que la baie est mieux protégée qu'un lac de l'intérieur qui aurait les mêmes dimensions, car tandis que la hauteur des terres de la côte l'abrite contre les vents de l'ouest et du nord, la péninsule du Cap du Tonnerre s'élevant à plus de mille pieds de hauteur la protége des tempêtes de l'est dans une grande mesure. Elle n'est donc exposée à aucune tempête sérieuse autre que celles qui pourrait s'élever sur la baie elle-même. Dans l'intérieur de la baie se trouvent des petites baies et des anses abritées qui sont admirablement adaptées à la construction de quais, et le lieu connu sous le nom de Prince-Arthur's-Landing est l'un de ces endroits.

Ce beau port est le premier qui à l'est des battures de la Kaministiquia donne sur les eaux navigables de la baie et sur la terre sèche de la côte. Toute la partie de la côte entre ce port et la Kaministiquia est marécageuse, son niveau s'élève graduellement du côté de l'intérieur, mais du côté du lac, le marais fait place à une immense batture, qui s'étend sous les eaux des trois embouchures de la Kaministiquia.

Longtemps avant qu'il ait jamais été question d'un terminus de chemin de fer, j'ai pendant plusieurs saisons commandé un bateau à vapeur dont la course aboutissait à la Baie du Tonnerre, et je mettais à l'ancre en face de l'endroit aujourd'hui appelé Prince-Arthur's-Landing. Je me suis trouvé là souvent par toute espèce de temps, et je disais alors et dis encore aujourd'hui qu'il n'y a pas de plus beau port au monde; la nature a fait sa part, et tout ce qu'il faut ce sont des quais convenables que l'on pourrait construire sans grands frais.

On me permettra de dire aussi quelques mots au sujet de la Kaministiquia. Il y a longtemps que j'ai examiné avec beaucoup de soin l'embouchure de la Kaministiquia, et la conclusion à laquelle j'en suis venu c'est que les gros navires ne peuvent y trouver un port. Je ne pouvais alors ni ne puis aujourd'hui concevoir qu'il soit nécessaire de draguer la barre, lorsqu'il existe un excellent port à si peu de distance. Je regrette que le terminus de notre grande voie ferrée, le chemin de fer du Pacifique, ait été établi sur la Kaministiquia; car cette rivière est trop petite pour un commerce même ordinaire, et ne saurait assurément suffire au commerce dont on anticipe le développement avec le grand Nord-Ouest grâce au chemin du Pacifique. A partir de l'endroit où la barre confine aux eaux navigables de la baie, où l'on compte 13 pieds d'eau, jusqu'au terminus, la distance est d'environ cinq milles, en se rendant à celui-ci un navire a à passer par une tranchée de plus d'un demi-mille, pratiquée dans un

fond de vase, et d'où il ne pourrait se tirer qu'à l'aide d'un remorqueur s'il lui arrivait de toucher d'un côté ou de l'autre. Après cette tranchée vient un long chenal tortueux et étroit où même un bateau comme le *Cumberland* ne tourne qu'avec difficulté, et où les grosses goëlettes à hélice dont le nombre augmente aujourd'hui si rapidement sur les lacs ne pourraient pas possiblement virer. Comment les voiliers pourraient-ils arriver? Et comment pourrait tourner les longues goëlettes américaines, si même elles pouvaient arriver? Comment en outre pourraient se rencontrer les steamers descendant ou remontant la rivière? Et comment se tirerait-on d'affaires pendant la nuit, car les phares seraient très-embarrassants dans un tel endroit. Des marins concevraient facilement l'importance de ces considérations, et seraient frappés du peu d'espace que pourrait offrir la Kaministiquia à un commerce considérable.

Une autre considération est celle de l'époque où la rivière se gèle. Le premier froid la ferme.

J'ai vu des gens y patiner à la fin d'octobre, tandis que dans la baie jamais il ne se voit de glace en dehors de la barre avant le milieu de décembre, et rarement sinon jamais assez pour nuire à la navigation avant la fin du mois. Une prolongation de six semaines de la saison de navigation peut être considérée comme d'une extrême importance pour le Nord-Ouest, dont les produits ont à être transportés en automne. Jusqu'à dernièrement la navigation du lac Supérieur a toujours été close avec celle du canal du Sault Sainte-Marie, mais les chemins de fer des Etats-Unis touchent maintenant à différents endroits du côté du sud du lac, de sorte qu'à l'avenir la navigation pourra être continuée longtemps après la clôture du canal.

Déjà des bateaux ont continué leur service entre Duluth et Prince-Arthur's-Landing jusqu'au 15 décembre. Une ligne de steamers va faire le service entre le chemin de fer Wisconsin à Ashland et la Baie du Tonnerre, et rien n'empêche qu'une ligne en fasse autant entre Marquette et le même endroit, de sorte qu'aussitôt que le chemin sera terminé jusqu'au Manitoba, le commerce du Nord-Ouest par la voie de la Baie du Tonnerre sera considérable en automne. C'est-à-dire si le chemin de fer se rend jusqu'au lac et ne s'arrête pas à la Kaministiquia, qui n'est tout au plus qu'un petit cours d'eau se déchargeant dans une région marécageuse où à l'exception d'une bande de terre longeant la rivière, il n'y a pas de terre sèche pour bâtir, de sorte que l'endroit n'est pas propice pour servir d'emplacement à une ville considérable comme celle qui se bâtit à Prince-Arthur's-Landing. On me dit que dans le cours des débats un des sénateurs a dit que si la baie demeurait libre si tard dans la saison, c'est qu'elle se trouve dans une position exposée; mais quiconque s'occupe tant soit peu des questions de ce genre verra que la raison en est bien autre. Le lac Supérieur est une mer de l'intérieur de quatre cents milles de longueur, et de près de deux cents milles dans sa plus grande largeur. Sa profondeur est de plus de mille pieds. Il a ses courants et dans une certaine mesure ses marées qui se font sentir jusque dans ses baies les plus abritées. L'eau n'est donc pas stagnante, mais constamment en mouvement, de sorte qu'il en résulte une température passablement uniforme, et il n'est guère nécessaire de dire que de grandes masses d'eau prennent plus de temps à descendre au point de congélation que de simples cours d'eau comme la Kaministiquia. Voilà pourquoi la Baie du Tonnerre reste libre et non pas parce qu'elle est exposée. Il me reste à dire que l'on ne saurait trouver un plus beau port que la Baie du Tonnerre.

Elle est située de telle façon que les vents du nord et du nord-ouest en chassent la glace de bonne heure le printemps, ayant en cela un grand avantage sur Duluth et les ports du sud, et elle est d'un accès si facile, le passage en est si bien indiqué par les hautes terres que les vapeurs et les voiliers peuvent nuit et jour y entrer sans risque de se jeter sur les roches ou les battures.

La nature semble avoir destiné ce port au grand commerce du Nord-Ouest; et pourquoi ne tiendrait-on pas compte de ces avantages et préférerait-on à ce port un ruisseau étroit et inextricable comme la Kaministiquia, obstruée à son embouchure par des battures et des rochers.

Permettez-moi de dire que je considère que c'est commettre une grande erreur que de préférer un pareil ruisseau à un port connu comme celui-là.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre respectueux serviteur,

JAMES DICK.

A l'honorable J. C. AIKINS,
etc., etc., etc., sénateur.

Lettre du capitaine Anderson, du " Québec."

A BORD DU " QUÉBEC,"
PRINCE-ARTHUR'S-LANDING, 12 nov. 1877.

Je soussigné, Edward Anderson, ai eu le commandement du vapeur *Québec* depuis qu'il a été construit en 1874, faisant le service de la ligne de Sarnia entre le port de Sarnia et Duluth, à la tête du lac Supérieur. A chaque voyage de mon vapeur je suis arrêté, tant en allant qu'en venant, à Prince-Arthur's Landing, dans la Baie du Tonnerre, et y ai débarqué des marchandises et des passagers par tous les vents, et jamais je n'ai eu de difficulté à le faire; jamais non plus je n'ai eu de difficulté à amarrer aux quais de Prince-Arthur's-Landing.

Je déclare aussi sincèrement et sans préjugé que la Baie du Tonnerre est un port sûr et commode pour quelque nombre de navires que ce soit, de facile accès la nuit ou en temps de brouillard; et lorsque l'ouest commencera à faire des envois de céréales vers l'est, Prince Arthur's Landing sera un excellent endroit pour la construction d'élévateurs; le grain pourra y être transbordé et expédié à meilleur marché et plus promptement qu'il ne pourrait l'être sur une rivière où les voiliers ont à se faire remorquer et où les vapeurs courent le risque d'abordages, tout en étant soumis à des délais dus à l'étroitesse du chenal.

ED. ANDERSON,
Maître du vapeur *Québec.*

Lettre du capitaine W. T. Robertson, maître du vapeur " Frances Smith."

LIGNE DE LA MALLE ROYALE DU LAC SUPÉRIEUR,
VAPEUR " FRANCES SMITH,"

OWEN SOUND, 13 nov. 1877.

Je soussigné, ai fait pendant plus de cinq saisons le service entre Collingwood, Owen-Sound et la Baie du Tonnerre, comme commandant du vapeur de la malle *Frances Smith*, et durant cette période le vapeur a régulièrement arrêté à Prince-Arthur's-Landing, sur la Baie du Tonnerre, et y a à chaque voyage débarqué des marchandises et des passagers, faisant de ce port son port principal sur le lac Supérieur.

Je regarde la Baie du Tonnerre comme un port sûr et commode pour un très-grand nombre de navires, attendu qu'elle est parfaitement abritée contre les tempêtes par les hautes montagnes et les îles qui l'entourent. La navigation de la Baie du Tonnerre reste ouverte au moins trois semaines plus tard en automne que sur la Kaministiquia ou aucune des rivières qui se déchargent au nord du lac.

Les quais de Prince-Arthur's-Landing sont aussi de facile accès la nuit ou pendant le brouillard, et pendant le temps que j'ai mentionné plus haut, j'ai toujours pu aborder les quais de Prince-Arthur, soit dans le calme ou le gros temps, et y débarquer mes marchandises ou mes passagers sans le moindre risque.

WM. TATE ROBERTSON,
Commandant et maître du *Frances Smith.*

Lettre de John McKay, maître du vapeur " Manistee."

A BORD DU VAPEUR "MANISTEE,"
PRINCE-ARTHUR'S-LANDING, 4 décembre 1877.

Je soussigné, John McKay, maître du vapeur à hélice *Manistee,* certifie ce qui suit :

J'ai pendant la saison actuelle, fait régulièrement le service entre Prince-Arthur's-Landing le 2 mai dernier, et aujourd'hui, 4 décembre, je laisse le port, ceci étant mon dernier voyage. Pendant tout le temps que j'ai fait ce service, pendant cette saison et les précédentes, je n'ai jamais éprouvé à ce port d'inconvénients en raison du mauvais temps; la navigation y est ouverte aussi tôt au printemps et s'y ferme aussi tard en automne qu'en aucun port du lac. Aujourd'hui même il n'y a pas de glace dans la Baie du Tonnerre, tandis que la rivière Kaministiquia est gelée et que je suis obligé de débarquer ici la partie de ma cargaison destinée au port de cette rivière.

J'ai plusieurs fois cette année resté à l'ancre vis-à-vis l'embouchure de la Kaminisquia afin d'attendre le jour pour remonter la rivière, n'osant m'y aventurer la nuit.

J'ai navigué sur les lacs pendant les 20 dernières années, et pendant les 11 dernières années en qualité de maître de différents vapeurs, et j'ai en conséquence acquis une connaissance assez parfaite des différents ports des lacs, et je puis avec confiance recommander la Baie du Tonnerre comme un port sûr et commode.

JOHN McKAY,
Maître du vapeur " Manistee de Chicago."

Lettre du capitaine McDougall, de la ligne de vapeurs Chicago, Milwaukee et Lake Superior.

VAPEUR " CITY OF DULUTH."
LAC SUPÉRIEUR, 19 novembre 1877.

Je soussigné, Alexandre McDougall, ayant navigué sur les lacs pendant les dix-sept dernières années, dont sept comme maître de steamers *Scott, Japan* et *City of Duluth,* et étant actuellement maître du *City of Duluth,* j'ai la plus forte partie du temps navigué sur le lac Supérieur.

On m'a demandé lequel de Prince-Arthur's-Landing sur la baie du Tonnerre ou de Fort-William sur la Kaministiquia, est selon moi le meilleur port, et je prends la liberté de donner les raisons qui me font préférer Prince-Arthur's-Landing.

Cet été j'ai visité Prince-Arthur's-Landing régulièrement avec le *City of Duluth,* et j'ai toujours trouvé ce port sûr et de facile accès. Deux fois j'y suis entré et en suis sorti pendant les brouillards, qui sont si fréquents et si denses sur le lac Supérieur pendant la première partie de la saison de navigation, tandis qu'il m'était impossible d'entrer dans la Kaministiquia à cause des battures de l'embouchure et du long et tortueux chenal de la barre qu'il faut passer avant d'y arriver. En raison de la propicité du fond, je ne connais aucun port du lac Supérieur qui soit plus facile à approcher en temps de brouillard que celui de Prince-Arthur's-Landing. Je n'ai jamais entendu donner, découvert ou compris aucune raison qui pourrait empêcher un steamer d'atterrir à Prince-Arthur's-Landing par quelque temps qu'il fasse, car le seul vent qui pourrait apparemment porter sur les quais sont ceux du sud-est, qui ne règnent que rarement sur les lacs, et même dans une tempête du sud-est je suis d'opinion que les vagues ne sauraient être assez fortes pour empêcher un bateau de s'approcher des quais.

Un des autres grands avantages de Prince-Arthur's-Landing est la durée de la saison de navigation dans la baie du Tonnerre, laquelle est au moins deux semaines plus longue que dans la Kaministiquia. Je constate qu'à ce voyage qui est pour moi le dernier de la saison 1877, j'ai trouvé, bien que l'automme soit exceptionnellement doux, la Kaministiquia gelée le 16 novembre, tandis qu'il n'y a pas une trace de glace a Prince-Arthur's-Landing. En outre, le dernier mois de la navigation est toujours le plus important de la saison sur le lac Supérieur, en raison de la quantité de mar-

chandises qui sont transportées durant ce mois. Prince-Arthur's-Landing est encore favorablement situé pour la construction de bassins, vu que la pente du rivage est rapide, ce qui ne demanderait pas de longues jetées, et que le fond est de nature à se prêter à l'enfoncement des pilots nécessaires.

ALEX. McDOUGALL,
Maître du *City of Dnluth.*

Lettre du capitaine Atkins, pilote et capitaine des Etats-Unis, ci-devant du "Metropolis."

PRINCE-ARTHUR'S-LANDING,
BAIE DU TONNERRE, 9 novembre 1877.

Le soussigné, capitaine de navire marchand, ayant pendant les trente dernières années navigué sur les lacs du nord et surtout sur le lac Supérieur, déclare, pour le renseignement des intéressés qui ne connaissent pas la Baie du Tonnerre, qu'elle forme dans toutes ses parties un excellent port qui n'est surpassé par aucun sous le rapport de l'uniformité de la profondeur des eaux, de même que sous celui de la sécurité qu'il offre contre les tempêtes du lac et les coups de mer qui les accompagnent.

Les quais à Prince-Arthur's-Landing sont solides et commodes, de facile accès en tout temps et en toute circonstance pendant la saison de navigation, et sont bien protégés contre tous les vents, à l'exception de ceux du sud-est qui ne sauraient jamais y causer de grandes difficultés ou de sérieux embarras.

BARTON ATKINS,
Pilote et capitaine commissionné.

Lettre du capitaine Robertson.

A BORD DU STEAMER "ONTARIO."

PRINCE-ARTHUR'S-LANDING, 19 novembre 1877.

Je certifie que j'ai depuis le printemps 1875, été capitaine du steamer *Ontario*, faisant le service entre Sarnia, la Baie du Tonnerre, et Duluth, entrant et sortant de la Baie du Tonnerre à chaque voyage, aller et retour.

Je suis entré dans la Baie du Tonnerre et y ai débarqué des marchandises pendant les plus fortes tempêtes que j'aie jamais subies sur le lac Supérieur, et cela sans la moindre difficulté ou le moindre inconvénient.

Je considère que cette baie est un des ports les plus sûrs et de plus facile accès qu'il y ait sur le lac Supérieur, et grâce à la sécurité des sondages, les quais à Prince-Arthur's-Landing peuvent être abordés en pleine tempête de neige ou au milieu des plus épais brouillard ; le fond qui est en terre glaise solide est favorable au mouillage. Des flottes entières de voiliers peuvent entrer ou sortir à la fois de la baie sans frais de remorquage, ce qui constitue pour les propriétaires de navires et pour les exportateurs de grains un avantage considérable.

D'après l'expérience pratique que j'ai acquise sur les lieux, je crois que tout ce qu'il faudrait pour faire de Prince-Arthur's-Landing un des débarcadères les plus sûrs du lac Supérieur serait un peu plus d'étendue de quais. La saison de navigation entre ce point et les termini de chemins de fer Duluth, Ashland, Marquette, etc., sera au moins de trois semaines ou un mois plus longue en automne qu'elle ne pourrait être dans aucune des étroites rivières qui se déchargent au nord dans le lac Supérieur.

E. ROBERTSON,
Capitaine du steamer *Ontario.*

Lettre du Capitaine Kennedy du vapeur "City of Owen's Sound."

A BORD DU *City of Owen's Sound,*
BAIE DU TONNERRE, 9 novembre 1877.

Je certifie par la présente que j'ai fait avec le steamer *Columbia* (500 tonneaux) le service entre Montréal et la Baie du Tonnerre pendant la saison 1875 et 1876 et entre Collingwood et la baie du Tonnerre en 1877 avec le steamer *City of Owen's Sound* (1,350 tonneaux) ce dernier portant en une circonstance 24,000 boisseaux de grain et 700 barils de sel, ayant un tirant d'eau de 12½ pieds. Pendant les saisons mentionnées plus haut j'ai atterri à Prince-Arthur's-Landing à chaque voyage, et même avec les quais actuels j'y ai débarqué des marchandises et des passagers avec autant de facilité que si j'eusse été dans un des plus petits ports du lac.

Pendant la nuit du 2 octobre 1877, le petit vapeur à hélice *Kate Marks* brisa sa machine et dériva sur la barre à l'embouchure de la rivière; et j'ai passé cette nuit, que je considère comme l'une des plus tempêtueuses de la saison au quai de Marks Brothers, à Prince-Arthur's-Landing, ne souffrant aucun inconvénient du mouvement de la mer bien qu'il régnât une forte brise du sud-est.

J'ai 25 ans d'expérience comme capitaine de voiliers et de steamers sur les lacs, et je considère la Baie du Tonnerre comme un port sûr et commode, d'accès facile la nuit et en temps de brouillard, et qu'il convient plus au terminus d'un grand chemin de fer que l'étroit et tortueux chenal de la rivière Kaministiquia.

JOSEPH KENNEDY,
Capitaine du *City of Owen Sound.*

Lettre du capitaine Trethewey, du "Kate Marks."

PRINCE ARTHUR'S LANDING,
BAIE DU TONNERRE, 27 décembre 1877.

Je soussigné, Thomas Henry Trethewey, de Prince-Arthur's-Landing, dans le district de la Baie du Tonnerre, dans la province de l'Ontario, navigateur, déclare solennellement que je demeure à Prince-Arthur's-Landing depuis le mois de novembre 1871; que je connais bien le port de la Baie du Tonnerre, et que depuis que je demeure ici, je n'ai pas eu connaissance que la mer ait été assez forte pour forcer un vapeur ou un voilier à laisser les quais.

Je suis capitaine du *Kate Marks* depuis le mois de mai dernier. Ce bateau fait le service entre PrincejArthur's-Landing et la Kaministiquia; il fait aussi le cabotage vers le bas du lac. En faisant le service entre Prince-Arthur's-Landing et la Kaministiquia, le *Kate Marks* passe régulièrement la nuit à Prince Arthur's Landing, et au mois de juin dernier, j'ai passé au quai de Marks la plus forte tempête que je me rappelle avoir vue depuis que je demeure à Prince-Arthur's-Landing, sans que le bateau ait souffert le moins du monde.

Que selon moi, il est tout-à-fait inutile pour le gouvernement de construire un brise-lames à Prince-Arthur's-Landing, vu que le port est si bien abrité par la hauteur des terres qui entourent la baie.

Le 9 novembre dernier, la rivière Kaministiquia était gelée suffisamment pour empêcher les bateaux de l'endroit de faire leurs voyages réguliers, mais le bateau à hélice *Sovereign* en fit partir la glace. La rivière se referma vers la fin de novembre, de sorte que le *Manistee*, à son dernier voyage de la saison, le 3 décembre, dût débarquer à Prince-Arthur's-Landing les marchandises destinées à Fort-William.

Le premier vapeur de la saison arrivé à Prince-Arthur's-Landing est le *Mary Groh*, qui fit son entrée le 29 avril dernier ; le dernier steamer des lignes régulières qui laissa le port fut le *Manistee*, de la rive sud, qui partit le 4 décembre.

J'ai fait avec le *Kate Marks* un voyage à Silver Islet le 6 décembre et en suis revenu le 7. Le jour de Noël, j'ai fait un voyage à Silver Harbour, à environ douze (12) milles de Prince-Arthur's-Landing ; et à l'heure qu'il est la baie est aussi libre de glace que durant le mois d'octobre.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant consciencieusement vraie, et sauf l'application de l'acte passé en la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte pour réprimer les serments volontaires et extra-judiciaires."

T. H. TRETHEWEY,
Capitaine du *Kate Marks.*

Déclaration faite solennellement devant moi à Prince-Arthur's-Landing, dans le district de la Baie du Tonnerre, le 27e jour de déc. 1877.

ROBERT MAITLAND,
Commissaire, etc., etc.

Lettre du capitaine John O'Mally.

A BORD DE LA GOELETTE " MARY ANN HULBERT."
PRINCE-ARTHUR'S-LANDING, 13 nov. 1877.

A tous ceux que la chose pourra intéresser, je prends la liberté de déclarer ce qui suit au sujet de la Baie du Tonnerre comme port de mer.

J'ai navigué sur les lacs pendant la plus grande partie des vingt-trois dernières années, ayant été capitaine d'une goëlette de cabotage dès l'âge de seize ans, et capitaine et propriétaire de différents navires depuis cette époque.

Dans le cours de la dernière saison (1877) je me suis beaucoup occupé du commerce de poisson sur la rive nord du lac Supérieur, ce qui m'a obligé de visiter Prince-Arthur's-Landing douze fois dans le cours de la saison pour fins de douane, avec la goëlette *Mary Ann Hulbert,* de Bayfield, Wisconsin, et jamais je n'ai eu besoin d'un remorqueur pour entrer ou sortir du bassin. J'ai passé dans le bassin de Prince-Arthur's-Landing deux des plus grosses tempêtes de l'est de la saison, et je considère que le port est parfaitement sûr soit que le navire soit aux quais soit qu'il soit à l'ancre, quelque tempête qu'il passe. Dans toutes les parties de la baie le fond est en terre glaise, ce qui est favorable au mouillage.

J'ajouterai que le port est d'un accès facile, et quand un navire a doublé le phare du cap du Tonnerre, il peut se diriger directement sur le village de Prince-Arthur, ce qui se peut faire à l'aide du sondage dans les temps de brouillard.

Je regarde la Baie du Tonnerre comme un des meilleurs ports du lac Supérieur.

JOHN O'MALLY.

Lettres du capitaine Tripp, ci-devant du steamer " Ontario."

TORONTO, 21 avril 1877.

On me dit que vous avez fait des démarches pour obtenir l'opinion des capitaines de navires du lac Supérieur sur les mérites respectifs de deux ports sur la Baie du Tonnerre, connus sous les noms de Prince-Arthur's-Landing et de Fort-William.

Il n'y a qu'une seule conclusion à laquelle on puisse arriver. Le Fort-William, il est vrai, est protégé par les terres, mais à moins de près d'un million on ne saurait faire de ce port ce qu'il devra être pour suffire aux besoins du commerce lorsque dans quelques années le grand Nord-Ouest sera colonisé et cherchera un débouché pour ses produits.

On peut faire de Prince-Arthur's-Landing un excellent port à comparativement peu de frais ; et dans mon opinion, ce port est le meilleur des deux. Il faudrait annuellement dépenser de fortes sommes pour entretenir la rivière de Fort-William à une profondeur suffisante pour la navigation, et il y faudrait beaucoup plus de quais qu'à Prince-Arthur's-Landing. Du reste, la rivière à Fort-William se ferme un mois ou six semaines plus tôt dans l'automne, ce qui serait un grand désavantage sans cesse croissant à mesure que le commerce demanderait une prolongation de la saison de navigation.

BENJAMIN TRIPP.

A l'honorable ministre des travaux publics, et à l'honorable Chambre des Communes du Canada.

La pétition des habitants de Prince-Arthur's-Landing, Baie du Tonnerre, 26 février 1875, représente humblement—

Qu'ayant appris avec surprise que le gouvernement a l'intention de faire de Fort-William-Town-Plot, sur la rivière Kaministiquia, le terminus de l'embranchement Fort-Garry du chemin de fer du Pacifique, les habitants de Prince-Arthur's-Landing désirent représenter les considérations qui leur fait demander que le chemin soit prolongé jusque chez eux.

Prince-Arthur's-Landing est une florissante petite ville dont la population de douze cents habitants est en grande partie composée d'hommes actifs et entreprenants, à l'énergie et au dévouement desquels est due la colonisation de cette région isolée du pays, ce qui leur donne droit à la bienveillance du gouvernement. Des sommes considérables, s'élevant à au-delà de $300,000, ont été dépensées en bâtiments, et la valeur de la terre a beaucoup augmenté grâce à leur industrie; tandis que Fort-William-Town-Plot est presque inhabité et que le terrain y est presque entièrement entre les mains de spéculateurs. L'établissement de Prince-Arthur's-Landing, étant plus ancien et plus peuplé, nous demandons respectueusement qu'il ne refuse pas de tenir compte de ses titres à être choisi comme point de départ du chemin de fer.

Outre un facile accès pour quelque nombre de navires que ce soit, Prince-Arthur's-Landing offre un bassin sûr et un quai commode qui, pour bien peu, pourrait être augmenté de façon à suffire amplement à tous les besoins du commerce d'ici à plusieurs années. Il n'y a que deux ou trois jours par saison pendant lesquels dès à présent les navires peuvent éprouver quelque difficulté à opérer leurs chargements ou leurs déchargements, les quais n'étant pas tout à fait assez considérables. Un brise-lames de six cents pieds ou moins obvierait à cela. Comme il n'y a entre Fort-William et cet endroit que cinq milles de distance et que le sol y est parfaitement plat, le prix de revient d'un prolongement de la voie serait bien peu de chose.

Il est indéniable que la rivière Kaministiquia est fermée par la glace plusieurs semaines avant la baie, et qu'elle gèle généralement dans le cours de la première semaine de novembre. Cet obstacle au choix de la rivière comme terminus définitif du chemin de fer sur le lac Supérieur, a une importance qui ne saurait être amoindrie attendu que l'automne est la saison où il se transporte le plus de produits. Si le chemin se termine à Fort-William, tous les produits attardés auront à passer par Duluth, ce qui privera le Canada d'un revenu considérable tout en favorisant les lignes américaines faisant concurrence aux nôtres. Les exportateurs de l'ouest expédieront leurs marchandises par voie de Duluth plutôt que de risquer de leur faire passer toute une saison à Fort-William.

Nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'insister sur le fait bien connu qu'il y a à l'embouchure de la Kaministiquia une barre de trois quarts de mille de largeur qu'il serait très-dispendieux de draguer et d'entretenir ouverte. Les voiliers ne pourront aussi se rendre au terminus actuel qu'en se faisant remorquer plusieurs milles, tandis qu'à Prince-Arthur's-Landing les voiliers peuvent entrer ou sortir la nuit ou en temps de brouillard sans avoir besoin de remorqueurs.

C'est pourquoi vos requérants prient humblement qu'en considération de ces faits votre honorable Chambre accorde notre demande et fasse prolonger le chemin de fer jusqu'à Prince-Arthur's-Landing.

PETER NICHOLSON,
Et plus de 100 autres.

OTTAWA, 26 octobre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 du courant, accompagnée des plans du chemin de fer Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia et du livre de renvoi.

En réponse, je suis chargé de vous dire que vu que la frontière de la province de l'Ontario n'est pas encore arrêtée, on ne saurait prétendre que le chemin de fer

projeté se trouve entièrement dans cette province. S'il se trouve réellement en entier dans cette province, l'acte des chemins de fer de 1876 ne s'y applique pas. S'il est en dehors de la province, alors l'acte d'incorporation est sans autorité.

Quoi qu'il en soit les documents resteront dans les archives de ce bureau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. BRAUN.

A FRANK MOBERLEY, écr., I. C.,
Prince-Arthur's-Landing,
Baie du Tonnerre.

Les deux lettres suivantes de M. Fleming ont été communiquées à M. Marks, président du chemin de fer Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia, par l'entremise de M. Borron, M.P. :

OTTAWA, 28 février 1879

MONSIEUR,—Au sujet de la demande faite au gouvernement par des gens demeurant à la Baie du Tonnerre de faire terminer un embranchement de Fort-William à Prince-Arthur's-Landing, je désire faire observer qu'il a toujours été considéré comme important de réunir la région des prairies aux eaux navigables du lac Supérieur par la ligne de chemin de fer la plus courte et la plus favorable. C'est ce qui a porté au choix de Fort-William comme terminus du chemin du Pacifique. Sans cela le terminus aurait pu être établi ailleurs.

L'embranchement de Prince-Arthur's-Landing constituerait un prolongement de la voie d'à peu près six milles de longueur, et aurait sans doute éventuellement à être exploité par le gouvernement de même que la voie à l'ouest de Fort-William.

Les gens de Prince-Arthur's-Landing ont probablement raison de dire qu'à leur village la navigation est ouverte plus tard dans l'automne qu'elle n'est à Fort-William, mais la chose a toujours été attribuée au fait que la côte de Prince-Arthur's-Landing est exposée.

Quoi qu'il en soit, le seul avantage que le public puisse retirer du prolongement du chemin jusqu'à Prince-Arthur's-Landing serait l'usage de cet embranchement pendant une courte période en automne.

Pour le présent, il me semble que cet avantage n'est pas suffisant pour justifier le gouvernement de prolonger le chemin de six milles, et de mettre de côté le principe qui a présidé au choix du terminus.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
SANDFORD FLEMING.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire du département des travaux publics.

OTTAWA, 16 mars 1877.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de la conversation de l'autre jour concernant le choix de Fort-William comme terminus du chemin de fer du Pacifique, j'ai l'honneur de dire que le projet d'acheter le terrain a été formé le 23 janvier 1875 ; que je sache pas que M. Hazlewood ait été consulté à ce sujet ; qu'il n'a reçu la charge de ce district qu'au printemps suivant, en avril, et je suis sûr qu'il n'est aucunement responsable du choix.

Ma lettre officielle du 28 du mois dernier explique les circonstances qui se rattachent au choix de Fort-William.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
SANDFORD FLEMING.

A l'honorable A. MACKENZIE.
etc., etc., etc.

NOTE.—Dans ses lettres leur auteur commet l'erreur (?) d'identifier Fort-William avec le terminus. Comme on verra par la carte ci-jointe, ces deux endroits sont à trois milles de distance par la rivière. L'endroit recommandé par M. Murdoch était dans le voisinage immédiat de Fort-William. L'emplacement actuel du terminus ne paraît avoir été recommandé par aucun ingénieur.

OTTAWA, 31 juillet 1877.

MESSIEURS,—En réponse à votre pétition du 20 du courant, demandant permission pour votre chemin de fer de faire correspondance avec le chemin du Pacifique à Fort-William-Town-Plot, j'ai l'honneur de vous informer qu'aussitôt que le sous-ingénieur en chef qui est aujourd'hui au Nord-Ouest, sera de retour à Ottawa, la chose lui sera soumise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

THOMAS MARKS, écr.,
Prés. chemin de fer P. A. L. et K. et autres,
Prince-Arthur's-Landing.

FORT-WILLIAM, ONTARIO,
16 novembre 1877.

MONSIEUR,—Pour me conformer à la demande que vous m'avez faite dans votre lettre du 31 octobre, de faire l'examen du chemin de fer Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia, j'ai parcouru toute la longueur du chemin, et fais rapport comme suit:

A l'exception d'une petite tranchée de peu de longueur, le lot de la voie est tout entier formé des débris des fossés qui la longent de chaque côté, et est bien nivelé et terrassé convenablement sur la largeur réglémentaire de quatorze pieds dans les remblais et de dix-huit pieds dans les tranchées. Les pentes sont très-douces et les courbes faciles. Le drainage que je considère comme très-important est excellent. Il y a sur la voie deux ponts qui sont bien et solidement bâtis, ainsi que quelques ponceaux découverts qui sont tout à fait suffisants pour le volume d'eau qu'ils ont à servir, lesquels sont traversés par de fortes pièces sur lesquelles reposent les rails. Il n'y a pas de clôtures de construites, et je ne crois pas qu'il y en avait besoin pour le moment. Les rails sont posées sur toute la longueur du chemin jusqu'à quelques pieds de l'endroit où il est destiné à se rattacher au chemin du Pacifique à Fort-William et reposent sur de bonnes traverses d'épinette rouge. Les rails sont bien posés, bien alignés, et la voie est suffisamment nivelée, mais n'est pas encore assez bien ballastée. On est en ce moment à convertir en gare un bâtiment qui, je crois, fera l'affaire pendant quelque temps, à Prince-Arthur's-Landing. Il y a au même endroit une plate-forme tournante avec une voie d'évitement. Je suppose qu'à l'autre extrémité de la voie on se propose de se servir de la plate-forme tournante du Pacifique, ce qui, dans les mêmes circonstances a lieu sur presque tous les chemins que je connaisse. Il y a quelques traverses qui ne sont pas encore clouées, mais les officiers du chemin me disent qu'elles vont l'être immédiatement et qu'ils ont les carvelles nécessaires. Il y a aussi un passage à niveau qui, je crois, devrait être amélioré, ce qui sera fait bientôt suivant ce que me disent les officiers. Somme toute, je crois que le chemin est sûr.

HUGH RYAN.

A l'honorable
Commissaire des Travaux Publics de l'Ontario.

---

†Les habitants de Prince-Arthur's-Landing auraient eu entière confiance dans le rapport de l'ingénieur en chef alors en exercice. Pourquoi ne lui a-t-on pas demandé de faire rapport avant de faire porter par le gouvernement le dernier coup à l'entreprise.

PRINCE-ARTHUR'S-LANDING,
BAIE DU TONNERRE, 15 novembre 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que conformément aux instructions que j'ai reçues de M. Molesworth en date du 31 octobre, j'ai mesuré le chemin Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia et l'ai trouvé, à partir de l'extrémité des rails à Prince-Arthur's-Landing jusqu'au heurtoir à la ligne du chemin du Pacifique, de 31,655 pieds de longueur. Ce chiffre comprend la voie d'évitement et la plate-forme tournante. Les rails sont posés à l'exception de ceux qui doivent rattacher les deux lignes, mais la voie est préparée, et les rails, les aiguilles, les traverses, etc., sont sur les lieux, prêts à être mis en place aussitôt que le privilége en sera obtenu. Les liens sont tous à éclisses doubles et rondelles en bois. Il y a une gare de 48·6 x 24·6 et une plate-forme à Prince-Arthur's-Landing. Il y a trois passages à niveau qui sont finis d'une façon satisfaisante.

La seule voie d'évitement qu'il y ait encore est celle qui conduit à la plate-forme tournante; elle est de 259 pieds de longueur, mais il y a une voie d'évitement de 500 pieds qui est nivelée; les traverses et les rails sont prêts à poser.

Une excellente plate-forme tournante vient d'être terminée à Prince-Arthur's-Landing. Il n'y a pas de réservoirs sur le Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia, mais il y en a un à Fort-William sur le Pacifique.

Il y a si peu d'animaux dans ce district que pour le moment les clôtures ne sont pas jugées nécessaires.

Pour la même raison il n'y a pas besoin de fosses à bestiaux.

Des ponts à chevalets à deux piliers sont construits d'une manière très forte et très solide; ils ont 166 pieds et 101 pieds, respectivement, d'une extrémité à l'autre des longrines. Il y a deux ponceaux en pilotis et dix ponceaux découverts ou en bois, tous solidement construits. On a fait un peu de ballastage, surtout pour élever les joints devenus laches, et pour niveler la voie, et les traverses ont été bien posées.

Je termine en disant que l'ouvrage a été fait aussi bien qu'il est possible de désirer, et que le chemin n'attend plus que d'être rattaché au chemin Canadien du Pacifique pour être en état de fonctionner.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. H. FURLONGE,
Arpenteur provincial.

A l'honorable
Commissaire des travaux publics de l'Ontario.

La note suivante a été reçue en réponse à une lettre demandant quelle a été la hauteur de l'eau dans le canal du Sault-Sainte-Marie, pendant la saison de 1877.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE,
BUREAU DU CONTRÔLEUR.
SAULT STE.-MARIE, MICH., 17 janvier 1878.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre en date du 3 du courant.

La hauteur moyenne a été de douze pieds et demi. Le plus fort tirant d'eau, treize pieds et un pouce, a été celui d'un navire engagé à moitié dans l'eau.

Bien à vous,

C. H. SPALDING,
Aide du contrôleur.

RAPPORTS.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

DU

CANADA,

ET CAPITAL, TRAFIC ET FRAIS D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

1877-78.

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
IMPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.
1879.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER,

MONTRÉAL, 21 avril 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport relatif à l'exercice expiré le 30 juin 1878, sur les chemins de fer du Canada, lequel est un résumé des rapports fournis par les différentes compagnies de voies ferrées, en conformité de la loi 39 Victoria, chapitre 14.

Différents états sont annexés à mon rapport, savoir :

1. Etat sommaire du capital des chemins de fer en opération.
2. Etat sommaire des particularités des chemins.
3. Etat sommaire relatif au matériel roulant.
4. Etat sommaire des opérations et du nombre de milles parcourus.
5. Etat sommaire relatif au fret.
6. Etat sommaire indiquant le prix de passage par mille.
7. Etat sommaire des recettes.
8. Etat sommaire des frais d'exploitation.
9. Etat sommaire des accidents.
10. Chemins de fer appartenant à des compagnies d'exploitation de mines de houille ou de fer.
11. Aide accordée à des chemins de fer par les gouvernements et les municipalités.

Ces états sont presque dans la même forme que ceux de mon dernier rapport annuel.

L'état 1, donne le nombre de milles de parcours et le capital de tous les chemins de fer du Canada, selon les rapports des compagnies, tandis que l'année dernière le capital des chemins de fer en opération et celui des chemins en voie de construction étaient donnés séparément. Je me suis aperçu que beaucoup de confusion résultait de la tentative de séparer ces états, et en conséquence j'ai cru qu'il serait mieux de donner dans un seul état le capital et le nombre de milles du parcours de tous les chemins.

Un certain nombre de compagnies ont été très-lentes à envoyer leurs rapports; c'est ce qui explique pourquoi le présent vous est envoyé un peu plus tard que d'ordinaire. Certains de ces rapports ont été faits sans soins et quelques-uns même sont très-incomplets et inexacts.

Il est évident que le défaut d'exactitude de ces rapports en amoindrit de beaucoup l'utilité.

Il est assurément de l'intérêt du public et des chemins de fer que ces rapports soient fidèlement faits; et je recommande encore une fois qu'il soit pris des mesures pour que les compagnies fassent à l'avenir leurs rapports avec ponctualité et exactitude.

Les chemins de fer du Canada représentent un capital nominal d'au-delà de $360,-000,000, et il est évidemment très-important que les renseignements du public soient complets et sûrs lorsqu'il s'agit de si vastes intérêts. Le capital des chemins de fer est plus du double de toute la dette du pays.

Les compagnies suivantes n'ont envoyé aucuns rapports :

Brantford, Norfolk et Port-Burwell.

Lévis et Kennebec.

Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique Central.

A plusieurs reprises on a demandé aux officiers de ces compagnies d'expédier leurs rapports, mais toujours en vain.

Les compagnies suivantes qui n'étaient pas comprises dans le rapport du dernier exercice le sont dans celui-ci :

Belleville et North Hastings.

Laurentiennes.

Missisquoi et Black River Valley.

Waterloo et Magog.

Comté du Prince-Edouard.

Victoria.

Naturellement le chiffre rapporté de la longueur en milles des chemins de fer se trouve par là même de beaucoup augmenté.

On peut répartir comme suit le nombre collectif des milles de parcours des chemins compris dans le présent rapport.

Chemins de fer en opération	6,143·49
Chemins de fer en voie de construction, en partie terminés	721·33
Chemins de fer en voie de construction	1,041·17
Total	7,905·99

La longueur des chemins compris dans le rapport précédent était comme suit :—

En opération	5,574¼
En voie de construction	1,996¾
Total	7,571

Il y a donc eu une augmentation de 569¼ milles dans le chiffre des chemins en opération et une diminution de 234¼ milles dans celui des chemins en voie de construction.

Cette diminution vient de ce qu'un certain nombre de chemins qui n'étaient pas terminés lors du dernier rapport, l'ont été depuis et sont aujourd'hui comptés parmi les chemins en opération.

Suivant les rapports de cet exercice, l'augmentation totale dans le chiffre de la longueur collective de tous les chemins tant en opération qu'en voie de construction, est de 335 milles.

Sur le chiffre de la longueur des chemins en opération, il y a, afin d'arriver au nombre exact de milles de chemins de fer existant dans le pays, à déduire certaines parties de chemins canadiens se prolongeant dans les Etats-Unis.

A déduire : les prolongements du Grand-Tronc, depuis la frontière jusqu'à Portland, et de Port-Huron à Détroit, ainsi que l'embranchement de Rouse's Point : en tout 228. Ceci réduit à 5,915½ milles la longueur des chemins en opération dans le pays, et à 7,678 milles la longueur totale des chemins tant en opération qu'en voie de construction.

Sur ce chiffre il y a 80 milles de double voie, savoir : 79 sur le Grand Occidental et 1 mille sur le chemin de fer du Sud du Canada.

Nombre total de milles de chemins de fer terminés, réparti suivant la largeur des voies :

Voies.	Milles.
5 pds. 6 pcs	390·24
4 " 8½ "	5,741·58
3 " 6 "	733·00
Total	6,864·82

Nombre total de milles de chemins de fer en voie de construction, répartie suivant la longueur des voies.

Voies.	Milles.
5 pds. 6 pcs	821·67
4 " 6 "	134·00
3 " 8½ "	85·50
Total	1,041·17

La largeur des voies en opération est comme suit :

Voies.	Milles
5 pds. 6 pcs	390·24
4 " 8½ "	5,068·25
3 " 6 "	685·00
Total	6,143·49

Dans le rapport de l'exercice précédent les chiffres correspondants étaient de

Voies.	Milles.
5 pds. 6 pcs.	539
4 " 8½ "	4,362
3 " 6 "	672½
Total	5,574¼

Voici donc le changement qui s'est opéré :

Voies.	Milles.
5 pds. 6 pcs., diminution	149½
4 " 8½ " augmentation	706¼
3 " 6 " do	13½

Le 30 juin 1878, le capital nominal des chemins de fer du Canada, était comme suit :

Actions ordinaires	$122,176,083 60
Actions privilégiées	69,155,683 32
Dette en bons	83,710,938 13
	275,042,705 05

Montants en prêts ou boni de sources publiques.

Gouvernement fédéral	$65,939,900 51	
do de l'Ontario	2,229,639 02	
do de Québec	8,513,613 27	
do du N.-Brunswick	2,730,000 00	
do de la Nouv.-Ecosse	818,750 00	
Municipalités	7,224,578 63	
	$87,456,481 43	
Moins—somme comprise dans les obligations acquittées	1,882,000 00	
		85,574,481 43
		$360,617,186 48

Lors du dernier rapport, le capital nominal des chemins de fer était comme suit :

Actions ordinaires	$115,652,000 82
do privilégiées	68,876,867 31
Dette en bons	79,878,382 44
Prêts et boni des gouvernements et des municipalités	81,542,865 73
Total	345,950,116 30

L'augmentation du capital durant l'exercice expiré le 30 juin 1878 a donc été de $14,667,070,18, répartie comme suit :—

Actions ordinaires	$6,524,082 78
Actions privilégiées	278,816 01
Dette en bons	3,832,555 69
Aide des goavernements et des municipalités	4,031,615 70

Ces chiffres donnent la valeur au pair des différents effets des compagnies de chemins de fer. Mais comme je l'ai déjà dit, dans bien des cas, les effets des compagnies ont été négociés à un fort escompte ; l'argent réellement reçu ne s'élevant pas en certains cas à plus de 20 pour cent du chiffre de l'effet.

Néanmoins les prêts et bons des gouvernements et des municipalités ont presque toujours réalisé leur valeur au pair.

Les deux chemins Montréal et Vermont Junction, et Stanstead, Shefford et Chambly—dont la longueur collective est de 66 milles—n'ont pas fait de rapport relativement à leur capital.

Si l'on déduit ces 66 milles de la longueur totale des chemins (7,906 milles,) et si l'on répartit sur la balance (7,840 milles) les différentes classes de capital, nous aurons

	Par mille.
Actions ordinaires	$15,583
Actions privilégiées	8,820
Dette en bons	10,677
Aide du gouvernement et des municipalités	10,915
Total du capital nominal par mille de chemin	$45,995

Cette somme est naturellement plus élevée que le chiffre réel du prix de revient, pour la raison que j'ai indiquée plus haut.

Les états 2 et 3 indiqent les particularités des chemins, et le matériel roulant de tous les chemins du pays, tandis que le rapport de l'exercice précédent ne donnait ces renseignements que relativement aux chemins en opération.

L'état suivant fait connaître le nombre de milles de chemins munis de rails d'acier et munis de rails de fer, et l'équipement des différentes voies ferrées relativement à cet exercice en regard des mêmes données relativement à l'exercice précédent.

——	1877-78.	1876-77.	Augmentation.	Diminution.
Milles de rails de fer	3,258¼	2,783½	474¾	
do d'acier	3,583	2,765¼	818¾	
do de bois	23½	25½		2
Longueur totale des voies d'évitement	747¾	688	59¾	
Nombre d'élévateurs	16	13	3	
do de passages à niveau, gardés	63	70		7
do do non-gardés	6,671	6,001	670	
do de ponts au-dessus des voies	309	334		25
do de croisements de chemins de fer	91	81	10	
do de jonctions avec d'autres chemins de fer	143	126	17	
do do des embranchements	63	58	5	
do de locomotives en propriété	1,038	981	57	
do do louées	12	14		2
do de voitures de 1ère classe en propriété	496	462	34	
do do loués	34	35		1
do do 2ème classe d'immigrants, en propriété	308	294	14	
do do do loués				
do de wagons à bag., des malles et de l'exp. en prop.	271	237	34	
do do do loués	4	4		
do do à fret et à bestiaux, en propriété	13,364	12,129	1,235	
do do do loués	1,593	1,583	10	
do do plateformes, en propriété	6,641	6,917		276
do do do loués	62	10	52	
do do à houille et wagons à bascule, en prop.	1,317	1,050	267	

L'augmentation considérable qui se remarque dans le chiffre de la longueur des voies munies de rails d'acier et de rails de fer s'explique par le fait que le rapport de l'exercice 1876-77 ne donnait que la longueur des voies ouvertes au trafic, tandis que le rapport actuel comprend tout ce qu'il y a de rails posés tant sur les chemins non terminés que sur les voies en opération.

La diminution de 276 dans le nombre des wagons plateformes vient de ce qu'un des chemins a l'an dernier rapporté comme dans cette catégorie des wagons qui dans le rapport actuel sont portés à celle des wagons à bascule.

La diminution apparente dans les ponts au-dessus des voies est due à ce que certaines compagnies ont négligé de compléter leurs rapports et d'autres n'ont donné aucuns renseignements là-dessus.

Le chiffre total des milles parcourus par les trains, donné dans l'état 4 est de 19,669,447 ; l'année dernière le chiffre correspondant était de 19,450,813; ce qui cons-

titue une augmentation de 218,634 milles. Cet état est très-incomplet, car des chemins représentant une longueur de voie de 766 milles n'ont fait aucun rapport sur le nombre de milles parcourus.

Le nombre de voyageurs voiturés est de 6,443,924 contre 6,073,233, soit une augmentation de 370,691, ou environ 6 pour cent. Cet état comme celui relatif aux milles parcourus est incomplet, attendu que des chemins représentant une longueur totale de 520 milles n'ont fait aucun rapport relativement aux voyageurs.

Le fret de l'exercice a été de 7,883,472 tonnes; celui de l'exercice précédent ayant été de 6,852,796 tonnes, l'augmentation a été de 1,023,676, ou d'environ 15 pour cent.

Des chemins représentant 534 milles de longueur n'on fait aucun rapport relativement au fret.

Le tableau suivant offre un aperçu des opérations des principales voies ferrées, pour les deux dernières années :—

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Augmentation.	Diminution.
	1877–78.	1876–77.		
Grand Tronc	2,025,737	2,028,214	....	2,477
Great Occidental	1,206,372	1,203,961	2,411	....
Intercolonial	618,957	613,428	4,529	....
Sud du Canada	219,544	199,067	20,477	....
Nord	234,122	252,362	....	18,240
Midland	127,268	112,306	14,962	....
Toronto, Grey et Bruce	143,431	131,529	11,902	....
Toronto et Nipissingue	99,140	93,741	5,399	....

Le fret sur ces mêmes voies a été comme suit pendant les deux années :

Nom du chemin de fer.	Tonneaux.		Augmentation.	Diminution.
	1877–78.	1876–77.		
Grand Tronc	2,387,942	2,181,961	205,931	....
Great Occidental	1,854,663	1,622,342	232,321	....
Intercolonial	522,710	421,327	101,383	....
Sud du Canada	958,044	680,307	277,737	....
Nord	207,245	244,120	....	16,875
Midland	133,405	128,987	4,418	....
Toronto, Grey et Bruce	94,300	112,150	....	17,850
Toronto et Nipissingue	100,814	93,741	7,073	....

La vitesse de locomotion varie sur les différents chemins de 12 à 32 milles à l'heure pour les convois de voyageurs, et de 10 à 20 milles pour les trains de fret, mais v la forme dans laquelle elles sont fournies je ne puis attacher beaucoup d'importance aux données que nous obtenons à ce sujet.

L'état 5 relatif au fret, est tellement incomplet qu'on ne saurait faire aucune comparaison satisfaisante entre les opérations de cet exercice et celles de l'exercice précédent.

L'état 6 indique le prix de passage par mille. Le prix varie sur les différents chemins de 2c. à 5c. pour les billets de première et de 1¼c. à 3c. par mille pour ceux de seconde. Le prix de passage des immigrants varie de 1c. à 3c. par mille.

L'état 7 donne les recettes encaissées par les différents chemins pendant l'exercice ; elles s'élèvent à $20,520,078.01.

Les recettes de l'exercice précédent s'étaient élevées à $18,742,053.48. L'augmentation a donc été de $1,178,024.56, ou 9.65 pour cent.

Le tableau suivant indique comment se répartit cette augmentation :—

	1877-78.	1876-77.	Augmentation.	Diminution.
Voyageurs	$6,386,325 27	$6,458,493 52	....	$72,168 25
Fret	13,129,191 14	11,321,264 26	$1,807,926 88	....
Malles et fret par l'express..	795,797 65	744,741 46	51,056 19	....
Autres sources	208,763 95	217,554 24	....	8,790 29
Total	$20,520,078 01	$18,742,053 48		

Les chemins qui ont fait rapport sur leurs recettes représentent 5,898 milles. L'année dernière ils représentaient 5,482 milles. Les recettes des deux exercices par mille se répartissent donc comme suit :—

	1877-78.	1876-77.
Voyageurs	$1,083	$1,178
Fret	2,226	2,065
Malles et fret par l'express	135	136
Autres sources	35	39
Total	$3,479	3,418

On voit par ce tableau que les recettes ont augmenté de $61 par mille.

Comme on verra par l'état 8, les frais d'exploitation se sont élevés à $16,100,102.54, divisés comme suit:—

Entretien..	$3,581,769 05
Service et réparation des locomotives..................	4,871,863 31
Service et réparation des wagons......................	1,612,077 39
Frais généraux d'exploitation..........................	6,034,392 79
Total................................	$16,100,102 54

Les frais d'exploitation de l'exercice précédent s'étant élevés à $15,290,091.48, ceux de l'exercice qui nous occupe accusent une augmentation de $8,110,011.06 ou de 5.30 pour cent.

Les chemins qui ont fourni les données relatives aux frais d'exploitation ne représentent que 5,889 milles, ce qui porte le chiffre des frais par mille à $2,734.

L'année dernière les frais n'ont été rapportés que pour 5,300 milles ; ils étaient ainsi de $2,885 par mille. Il y a donc eu diminution de $151 pendant le dernier exercice.

On verra donc que selon les rapports reçus, les chemins du Canada, ont pendant l'exercice qui a fini le 30 juin 1878, encaissé $61 de plus et dépersé $151 de moins par mille que pendant l'exercice précédent.

Les recettes et les dépenses pendant les deux derniers exercices ont été comme suit :—

	1877-78.	1876-77.
Recettes..................................	$20,520,078 01	$18,742,053 48
Dépenses..................................	16,100,102 54	15,290,091 48
Résultat des opérations..............	$4,419,975 47	$3,451,962 00

Il y a donc eu augmentation dans les profits nets de $968,013.47 ou de plus de 28 pour cent en sus des bénéfices de l'exercice précédent.

Le rapport des dépenses aux recettes a été en 1877-78 de 78·46 pour cent et de 81·59 pour cent en 1876-77.

On a vu plus haut que les actions et la dette en bons des chemins de fer du Canada s'élèvent à $35,080 par mille. D'après ce chiffre pour base de calcul, le capital en actions et en bons des chemins en opération (6,143½ milles) s'élèverait à environ 15,500,000.

Les bénéfices nets de l'année seraient ainsi équivalents à un dividende d'environ 2 pour cent sur les actions et les bons de tous les chemins en opération. Bien entendu, je ne compte rien en ceci pour les prêts et les boni des gouvernements et des municipalités.

L'état 9 donne le nombre de personnes tuées ou blessées sur les chemins de fer pendant l'exercice qui a fini le 30 juin 1878, comme suit :

	Tués.	Blessés.	Total.
Voyageurs	71	25	36
Employés	45	300	345
Autres	41	36	77
Total	97	361	458

Le nombre des tués de l'exercice précédent était comme suit :

Voyageurs	5
Employés	45
Autres	61
Total	111

Il y a eu augmentation de 6 dans le nombre de voyageurs tués et diminution de 20 dans le nombre des tués n'étant ni voyageurs ni employés. Le nombre des employés tués a été le même que l'année dernière—45.

Le nombre des blessés de l'exercice précédent était comme suit :

Voyageurs	18
Employés	257
Autres	42
Total	317

Augmentation de 44 dans le dernier exercice, comme suit :

Augmentation dans le nombre des voyageurs blessés	7
do do employés blessés	43
Diminution dans le nombre des autres personnes blessées	6

Le nombre des voyageurs de l'exercice a été de 6,443,924, de sorte que la proportion a été de 1 tué sur 585,811 voyageurs, contre 1 tué sur 1,214,646 dans le cours de l'exercice précédent.

Le nombre des blessés a été de 1 sur 257,355, contre 1 sur 357,402 relativement à l'exercice précédent.

Le tableau suivant indique la nature des accidents relatifs aux personnes tuées ou blessées pendant les deux derniers exercices.

	Tués.		Blessés.	
	1877–78.	1876–77.	1877–78.	1876–77.
Tombés des wagons ou des locomotives	19	16	54	40
En sautant à bord des trains ou de locomotives en marche ou en en débarquant	10	9	30	35
Occupés sur ou près de la voie à former des trains	5	4	5	23
Bras ou têtes en dehors des fenêtres	.....	1	5	2
En attelant les wagons	8	7	110	99
Collision ou déraillements	5	9	18	12
Marchant ou couchés sur la voie	43	61	27	53
Explosions	.....	.....	2	1
Choc contre des ponts	3	2	7	2
Autres circonstances	4	2	103	50
Total	97	111	361	317

Les voies de la Nouvelle-Ecosse servant à la desserte des mines de fer ou de houille comptent 3½ milles de plus que pendant l'exercice précédent.

Le nombre des locomotives a été porté de 14 à 18, et le nombre des wagons, de 575 à 650.

Il n'a été rapporté aucun changement dans les voies servant aux mines du Cap-Breton.

L'état 11 est un tableau des prêts et des boni, etc., payés ou promis par les différents gouvernements ou municipalités du pays, en aide aux différents chemins de fer, y compris le prix de revient de l'Intercolonial, du chemin de l'Ile-du-Prince Edouard, du Pacifique et du Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, les prêts au Grand-Tronc et aux autres chemins jusqu'au 30 juin 1878. Ces montants se répartissent comme suit :

Gouvernement fédéral	$65,939,900 51	
" de l'Ontario	4,148,517 02	
" de Québec	10,815,146 97	
" du Nouveau-Brunswick	3,178,000 00	
" de la Nouvelle-Ecosse	1,882,432 00	
		$85,963,996 50
Municipalités de l'Ontario	8,147,445 78	
" de Québec	4,016,000 00	
" de la Nouvelle-Ecosse	275,000 00	
" du Nouveau-Brunswick	296,500 00	
		$12,734,945 78
Total		$98,698,942 28

L'aide accordée aux chemins de fer par les gouvernements et les municipalités d'après le dernier rapport, était de $92,824,737.30. L'augmentation pendant le dernier exercice a donc été de $5,874,204.98, comme suit :—

Gouvernement fédéral	$2,643,519 73
do d'Ontario	897,747 28
do de Québec	519,640 97
do du Nouveau-Brunswick	345,000 00
Municipalités d'Ontario	1,178,592 00
do de Québec	293,000 00
	$5,877,499 98
Moins la diminution dans le montant de la subvention promise par la Nouvelle-Ecosse	3,295 00
	$5,874,204 98

Ci-suit au tableau des sommes qui restent à payer par les gouvernements ou les municipalités lorsque seront terminés les chemins auxquels ces subventions ont été promises :—

——	Total des subventions.	Payé.	A être payé.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement fédéral	65,939,900 51	65,939,900 51	....
do d'Ontario	4,148,517 02	2,229,639 02	1,918,878 00
do de Québec	10,815,146 97	8,513,613 27	2,301,533 70
do du Nouveau-Brunswick	3,178,000 00	2,730,000 00	448,000 00
do de la Nouvelle-Ecosse	1,882,432 00	818,750 00	1,063,682 00
Municipalités	12,734.945 78	7,224,578 63	5,510,367 15
Total	98,698,942 28	87,456,481 43	11,242,460 85

Après avoir ainsi passé en revue les rapports des compagnies, je crois pouvoir me permettre de faire les quelques observations qu'ils me suggèrent.

Je dois dire d'abord qu'il est extrêmement difficile d'obtenir de toutes les compagnies les renseignements demandés dans la forme qui devrait leur être donnée pour qu'ils soient utiles.

Il semble malheureusement que plusieurs compagnies ne comprennent pas suffisamment combien il est important pour elles et le public qu'elles donnent des renseignements complets et exacts sur leur affaires.

Les renseignements qui se trouvent annexés au présent rapport sont donc incomplets jusqu'à un certain point.

J'ai dû m'adresser à plusieurs reprises aux différentes compagnies dans le but d'en obtenir des renseignements aussi exacts que possible ; mais il est tout-à-fait certain que tant que le parlement n'aura pas établi quelque moyen de forcer les compagnies à rendre un compte exact de leurs opérations, la statistique des chemins de fer, qui est de la plus haute importance, ne pourra avoir la caractère de perfection qui lui est nécessaire.

Je crois qu'il m'appartient de dire quelques mots de l'importante question de la régularisation de la situation financière des chemins de fer du pays. On sait qu'en Angleterre le parlement n'accorde à aucun chemin le pouvoir d'emprunter sur bons de la compagnie plus qu'un tiers de son capital réellement souscrit et payé.

On ne reconnaît aucunement cette restriction dans notre législation sur les chemins de fer canadiens, et il serait bon peut-être d'attirer l'attention du public sur l'état de choses qui en est la conséquence.

Comme on peut voir plus haut, le prix de revient nominal de tous les chemins de fer du pays s'élève à une somme de $45,995 par mille.

Sur ce chiffre, la somme de $24,403 a été nominalement fournie par actions ordinaires et privilégiées, $10,915 ont été fournies par boni dans presque tous les cas par les gouvernements et les municipalités, et la somme de $10,677 par prêts sur bons.

Il s'en suit donc que près de la moitié du capital a été fournie par prêts sur bons et par les gouvernements ou les municipalités, et la balance réalisée sur effets qui n'ont produit et ne produisent aucun intérêt sur l'argent fourni.

Il y a certainement à se féliciter de voir que l'acier a rapidement pris le dessus sur le fer dans les voies ; et il ne peut y avoir de doute que, vu les prix respectifs actuels des rails d'acier et des rails de fer, il y a économie à abandonner le fer pour l'acier dans la construction des chemins.

Je crois qu'il est bon d'attirer l'attention sur le fait que, d'après les rapports fournis, le nombre des ponts au-dessus des différentes voies a diminué de 25 durant l'exercice. Je n'ai pas de doute que ceci n'est pas tout-à-fait exact ; mais je ne doute pas non plus qu'à mesure que ces ponts se détériorent, ils sont autant que possible abandonnés et remplacés par des passages à niveau.

Les rapports montrent aussi que le nombre des passages à niveau qui sont nullement gardés et dont la sûreté dépend entièrement de la vigilance des passants, a été porté pendant le dernier exercice, de 6,001 à 6,671, soit une augmentation de 670,— tandis que le nombre de passages à niveau gardés par des préposés à leur sûreté a diminué de 70 à 63. Il n'est guères nécessaire de faire remarquer que cette question

des passages à niveau est d'une grande importance, vu l'augmentation de la population, et l'augmentation du nombre des trains et des voitures ordinaires qui traversent ces passages

Je terminerai en suggérant que l'on prenne des mesures pour forcer sous peines pécuniaires ou autres toutes les compagnies à fournir leurs renseignements, vu qu'il n'y a aucun autre moyen de leur faire donner l'attention nécessaire aux exigences de cette importante question, que d'attacher certaines peines à toutes négligences de se conformer aux instructions émanées du ministre des travaux publics sous l'autorité des lois.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. J. BRYDGES.

F. BRAUN, écr.,
Secrétaire du département
des travaux publics.
Ottawa.

No. 1.—ÉTAT SOMMAIRE DU CAPITAL.

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Complétée (lisses posées.)	En construction.	Capital, actions ordinaires. Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Capital, actions privilégiées. Autorisé.	Souscrit.	Versé.
		Milles.	Milles.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Albert	51·50		1,000,000 00		659,500 00			
2	Belleville et North Hastings	21·40	0 60	300,000 00	172,000 00	17,200 00			
3	Canada Central	162·50	95·50	978,400 00	978,400 00	978,400 00			
4	Sud du Canada	326 60		15,100,000 00	15,100,000 00	15,100,000 00			
5	Canadien du Pacifique	262·00	48·00						
6	Carillon et Grenville	13·00		200,000 00	100,000 00	94,000 00			
7	Embranchement de Chatham	9·00		150,000 00	103,310 00	50,000 00			
	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47·00					600,000 00	600,000 00	600,000 00
9	Credit Valley	20·00	134·00	500,000 00	500,000 00	500,000 00			
10	Frédéricton	22·50		400,000 00	319,280 00	319,280 00			
11	Grande Jonction	33·00	57·00	1,000,000 00	111,000 00	70 000 00			
12	Grand Southern		82·00	2,000,000 00	20,400 00	1,224 00			
13	Grand Tronc	1,390·25		65,635,700 80	53,469,034 13	53,403,668 65	61,869,290 56	61,869,290 56	61,829,438 65
	do Atlantique et Saint-Laurent			5,000,000 00	5,000,000 00	5,000,000 00			
	do Buffalo et Lac Huron							2,555,000 00	2,555,000 00
	do Chicago, Detroit et Canada, jonction du Grand Tronc			1,074,736 33	1,074,736 33	1,074,736 33			
14	Grand Occidental	898·62		32,444,700 00	29,768,477 40	29,762,649 57		2,461,335 47	2,461,335 47
	do London et Port Stanley				441,550 00	441,550 00			
	do Wellington, Grey et Bruce			1,500,000 00	221,200 00	221,200 00			
	do London, Huron et Bruce			400,000 00	22,210 00	22,210 00			
	do Brantford, Norfolk et Port Burwell								
	do Galt et Guelph								
15	Hamilton et Nord-Ouest	148 50		1,000,000 00	268,400 00	145,000 00			
16	Cie de ch. de fer et des houillères d'Halifax et du Cap Breton	17 50	61·00	1,250,000 00	445,300 00	445,300 00			
17	Intercolonial	714 00							
18	International	57 50		1,500,000 00	260,050 00	260,050 00			
19	Kingston et Pembroke	61·50	79·00	1,250,000 00	287,000 00	124,320 90			
20	Lac Champlain et Saint-Laurent	48 00	52 00	1,000,000 00	400,000 00	120,000 00			
21	Laurentides	15·00		500,000 00	120,000 00	100,000 00			
22	Lévis et Kennebec	70·00		3 000,000 00	3,000,000 00	1,085,024 56			
23	Vallée du Massawippi	36·75		800,000 00	400,000 00	400,000 00			
24	Montréal, Portland et Boston	32 00		2,000,000 00	974,800 00	974,800 00			
25	Midland	139 20		834,114 99	831,114 99	834,114 99			
26	Missisquoi et Vallée de la Rivière Noire	10·10	46·90	1,000,000 00	246,300 00	86,890 00			
27	Montréal et Jonction du Vermont	23·00							
28	Stanstead, Shefford et Chambly	43 00							
29	Waterloo et Magog	23 00		1,000,000 00					
30	Montréal et Jonction de la cité d'Ottawa		81·50	1,000,000 00	4,000 00	4,000 00	400,000 00		
31	Nouveau-Brunswick	190·00		3,500,000 00	200,000 00	200,000 00			
32	do et Canada	120·00		2,283,000 00		1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00
33	Nord	167·74				425,000 00			
34	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique Central		73·00	1,275,000 00	100,000 00	12,750 00			
35	Petitcodiac and Elgin	14·00		200,000 00	15,000 00	8,000 00			
36	Port Dover et Lac Huron	63 00		250,000 00	100,000 00	92,630 00			
37	Stratford et Huron	27·50		200,000 00	198,850 00	194,550 00			
38	Comté du Prince-Edouard		32·00				300,000 00		300,000 00
39	Ile du Prince-Edouard	198 50							
40	Québec et Lac St. Jean	25·50	154·50	5,000,000 00	211,400 00	122,210 00	450,000 00	100,000 00	10,000 00
41	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	325 66							
42	Québec Central	73·00	22 50	1,500,000 00	491,970 00	295,985 00			
43	Saint-Jean et Maine	92 00		2,000,000 00	860,000 00	550,000 00			
44	Saint-Laurent et L'Industrie	12·00		48,000 00	42,100 00	42,100 00			
45	Saint-Laurent et Ottawa	59·00		2,710,090 86			789,909 20	789,909 20	789,909 20
46	Saint-Martin et Upham	22 33	6 67	250,000 00	25,000 00	15,000 00			
47	Sud-Est	161·00		4,800,000 00	2,317,500 00	2,163,600 00			
48	Spring Hill et Parrsborough	32·00		1,000,000 00	366,300 00	366,300 00			
49	Toronto et Nipissingue	79·00				193,350 00			
50	Lac Simcoe, Jonction	26·50							
51	Toronto, Grey et Bruce	191·00		1,000,000 00	813,800 00	777,084 50			
52	Victoria	56·00		300,000 00	300,000 00	300,000 00			
53	Welland	10 17		1,000,000 00		796,461 81			
54	Comtés de l'Ouest	92·00	25·00		1,000,000 00	600,800 00			
55	Whitby, Port Perry et Lindsay	46·50				179,914 19			
56	Windsor et Annapolis	84·00		2,433,333 00	1,467,300 00	1,467,300 00			
	Total	6,864 82	1,041·17			122,176,083 60			69,155,683 32

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Dette fondée. Autorisé.	Souscrit.	Versé.	Taux d'intérêt.	Prêts ou boni du gouvernement. Nom du gouvernement.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	Pour cent.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Albert	600,000 00			6	Nouveau-Brunswick		455,000 00		455,000 00
2	Belleville et North Hastings					Ontario		66,000 00		
3	Canada Central	2,178,000 00	2,178,000 00	2,178,000 00		do		125,000 00		125,000 00
4	Sud du Canada	14,360,000 00	11,144,082 36	11,144,082 36		do		147,858 65		147,858 65
5	Canadien du Pacifique					Canada		10,203,951 63		10,203,951 63
6	Carillon et Grenville									
7	Embranchement de Chatham					Nouveau-Brunswick		32,000 00		32,000 00
	Cobourg, Peterboro' et Marmora	500,000 00	400,000 00	400,000 00	8	Ontario		18,740 00		18,740 00
9	Credit Valley	2,100,000 00				do		462,000 00		
10	Frédéricton	200,000 00	100,000 00	100,000 00		Nouveau-Brunswick		230,000 00		230,000 00
11	Grande Jonction	200,000 00				Ontario		270,000 00		40,000 00
12	Grand Southern	820,000 00			6	Nouveau-Brunswick		410,000 00		
13	Grand Tronc	45,575,339 99	19,759,366 57	19,713,002 21		Canada	15,142,633 33			15,142,633 33
	do Atlantique et Saint-Laurent		3,484,000 00	3,484,000 00						
	do Buffalo et Lac Huron		3,715,982 20	3,715,982 20						
	do Chicago, Detroit et Canada, jonction du Grand Tronc		1,095,000 00	1,095,000 00						
14	Grand Occidental	23,699,026 60		17,736,199 12	5 to 7					
	do London et Port Stanley	600,000 00	427,400 00							
	do Wellington, Grey et Bruce		2,589,066 66	2,589,066 66	7	Ontario		241,276 00		241,276 00
	do London, Huron et Bruce		912,646 00	912,646 00		do		178,630 08		178,630 08
	do Brantford, Norfolk et Port Burwell									
	do Galt et Guelph									
15	Hamilton et Nord-Ouest	2,524,500 00			6	Ontario		406,500 00		198,622 00
16	Cie de ch. de fer et des houillères d'Halifax et du Cap Breton	1,250,000 00				Nouvelle-Ecosse		623,682 00		
17	Intercolonial					Canada		36,091,065 85		36,091,065 85
18	International	1,095,000 00	221,431 97		7	Québec		211,146 97		
19	Kingston et Pembroke		106,000 00	106,000 00		Ontario		453,522 50		213,522 50
20	Lac Champlain et Saint-Laurent	1,000,000 00	1,000,000 00	480,000 00		Québec		400,000 00		192,000 00
21	Laurentides	300,000 00	200,000 00	200,000 00		do		60,000 00		57,000 00
22	Lévis et Kennebec	1,460,000 00	486,666 66	496,666 66		do		360,000 00		108,300 00
23	Vallée du Massawippi		400,000 00	400,000 00		do				
24	Montréal, Portland et Boston	893,000 00				do		85,000 00		14,000 00
25	Midland			2,330,962 96		Ontario		168,350 20		168,350 20
26	Missisquoi et Vallée de la Rivière Noire	750,000 00				Québec		142,500 00		41,630 38
27	Montréal et Jonction du Vermont									
28	Stanstead, Shefford et Chambly									
29	Waterloo et Magog					Québec		172,000 00		92,000 00
30	Montréal et Jonction de la cité d'Ottawa	1,722,500 00				Ontario		270,000 00		
31	Nouveau-Brunswick	2,500,000 00	1,722,000 00	1,722,000 00		Nouveau-Brunswick		76, 00 00		76,000 00
32	do et Canada	170,000 00	170,000 00	170,000 00		do		575,000 00		575,000 00
33	Nord	5,341,733 29	4,192,633 34	4,192,633 34	5 and 6	Ontario		196,188 00		196,188 00
34	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique Central	1,275,000 00	1,665,000 00		6	Nouvelle-Ecosse		440,000 00		
35	Petitcodiac and Elgin					Nouveau-Brunswick		70,000 00		70,000 00
36	Port Dover et Lac Huron	630,000 00		356,561 00		Ontario		126,000 00		126,000 00
37	Stratford et Huron	202,453 00				do		65,000 00		
38	Comté du Prince-Edouard	300,000 00				do		80,000 00		
39	Ile du Prince-Edouard					Canada		3,409,919 70		3,409,919 70
40	Québec et Lac St. Jean	3,000,000 00	100,000 00	100,000 00		Québec		600,000 00		48,171 00
41	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental					do		7,879,000 00		7,321,600 00
42	Québec Central					do		461,500 00		323,000 00
43	Saint-Jean et Maine	2,172,000 00				Nouveau-Brunswick		880,000 00	300,000 00	1,180,000 00
44	Saint-Laurent et L'Industrie									
45	Saint-Laurent et Ottawa	973,334 00	730,000 00	730,000 00	6					
46	Saint-Martin et Upham					Nouveau-Brunswick		150,000 00		112,000 00
47	Sud-Est	3,200,000 00	3,200,000 00	3,200,000 00		Québec		444,000 00		315,891 89
48	Spring Hill et Parrsborough	600,000 00			6	Nouvelle-Ecosse		139,650 00		139,650 00
49	Toronto et Nipissingue		899,000 00	899,000 00		Ontario		105,212 00		105,212 00
50	Lac Simcoe, Jonction									
51	Toronto, Grey et Bruce	2,000,000 00		1,999,726 62		Ontario Canada		375,282 00 2,656 00		377,938 00
52	Victoria					Ontario		308,000 00		
53	Welland	973,333 33		957,273 33						
54	Comtés de l'Ouest	1,362,666 00				Nouvelle-Ecosse		679,100 00		679,100 00
55	Whitby, Port Perry et Lindsay			689,606 67		Ontario		94,957 59		91,957 59
56	Windsor et Annapolis	2,068,333 00	1,623,529 00	1,623,629 00		Canada		1,089,674 00		1,089,674 00
	Total			83,710,938 13			15,142,633 33	70,521,363 17	300,000 00	80,231,902 80

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Prêts ou boni municipaux. Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Capital total. Souscrit.	Versé.	Dette flottante. Montant.	Taux d'intérêt.	Prix de revient de la voie et du matériel.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	Pour cent.	$ cts.	
1	Albert		70,000 00		70,000 00		1,184,500 00			1,784,500 00	
2	Belleville et North Hastings		60,000 00			298,000 00	17,200 00				
3	Canada Central		76,000 00	42,500 00	117,500 00	3,356,400 00	3,356,400 00	20,000 00	7		
4	Sud du Canada		322,500 00		322,500 00	26,714,441 01	26,714,441 01	808,259 32		26,769,418 85	
5	Canadien du Pacifique					10,203,951 63	10,203,951 63			10,203,951 63	
6	Carillon et Grenville					100,000 00	94,000 00	16,000 00	7		
7	Embranchement de Chatham					135,310 00	82,000 00	26,000 00		83,700 00	
	Cobourg, Peterboro' et Marmora		113,500 00		113,500 00	1,132,240 00	1,132,240 00	62,000 00	8	1,400,042 00	
9	Credit Valley		1,100,000 00				500,000 00				
10	Frédéricton		80,000 00		80,000 00	729,280 00	729,280 00	100,000 00	6	675,000 00	
11	Grande Jonction		288,000 00	50,000 00	140,000 00	669,000 00	215,000 00			115,000 00	
12	Grand Southern	3,000 00				433,000 00	1,224 00				
13	Grand Tronc		82,500 00		82,500 00	150,322,824 59	150,171,242 84	2,583,637 60		147,990,338 30	
	do Atlantique et Saint-Laurent					8,484,000 00	8,484,000 00			8,484,000 00	
	do Buffalo et Lac Huron					6,270,982 20	6,270,982 20			6,270,982 20	
	do Chicago, Detroit et Canada, jonction du Grand Tronc					2,169,736 33	2,169,736 33			2,169,736 33	
14	Grand Occidental					49,965,011 99	49,959,184 16			38,450,066 07	
	do London et Port Stanley					868,950 00	441,550 00				
	do Wellington, Grey et Bruce		682,000 00		682,000 00	3,733,542 66	3,733,542 66	239,488 66		3,280,526 08	
	do London, Huron et Bruce		311,500 00		307 494 20	1,424,986 08	1,420,980 28			1,401,841 37	
	do Brantford, Norfolk et Port Burwell										
	do Galt et Guelph										
15	Hamilton et Nord-Ouest		774,000 00	100,000 00	391,040 00		634,662 00				
16	Cie de ch. de fer et des houillères d'Halifax et du Cap Breton					1,068,982 00	445,300 00				
17	Intercolonial					36,091,065 85	36,091,065 85			36,091,065 85	
18	International			225,000 00	225,000 00	692,628 94	260,050 00	32,501 21		745,523 89	
19	Kingston et Pembroke		488,000 00		488,000 00	1,334,522 50	931,842 50	25,000 00	7	828,644 46	
20	Lac Champlain et Saint-Laurent			56,000 00	36.000 00	1,800,000 00	792,000 00				
21	Laurentides		3,000 00	55,000 00	58,000 00	438,000 00	360,000 00	35,000 00		149,000 00	
22	Lévis et Kennebec			62,000 00	62,000 00		1,679,991 22				
23	Vallée du Massawippi			65,000 00	65,000 00	800,000 00	800,000 00			800,000 00	
24	Montréal, Portland et Boston			25,000 00	25,000 00		988,800 00				
25	Midland		144,870 85		144,870 85		3,478,299 00	367,609 38	7 and 8		Compte de réserve, $266,031.66
26	Missisquoi et Vallée de la Rivière Noire			85,000 00	38,500 00	246,300 00	128,540 38				
27	Montréal et Jonction du Vermont										
28	Stanstead, Shefford et Chambly										
29	Waterloo et Magog	15,000 00	25,000 00		15,000 00	212,000 00	107,000 00				
30	Montréal et Jonction de la cité d'Ottawa		180,000 00			454,000 00	4,000 00				
31	Nouveau-Brunswick		23,000 00		23,000 00	2,021,000 00	2,021,000 00				
32	do et Canada		47,500 00		47,500 00		2,580,500 00				
33	Nord		241,980 00	390,000 00	631,980 00		5,055,801 34	719,867 51			
34	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique Central						12,750 00				
35	Petitcodiac and Elgin		13,000 00		13,000 00		91,000 00				
36	Port Dover et Lac Huron		200,000 00		198,190 00		773,381 00	28,372 80		822,817 77	
37	Stratford et Huron		530,000 00			986,303 00	194,550 00				
38	Comté du Prince-Edouard		82,500 00	100,000 00	10,000 00		300,000 00				
39	Ile du Prince-Edouard					3,409,919 70	3,409,919 70			3,409,919 70	
40	Québec et Lac St. Jean		7,000 00	100,000 00	10,000 00	466,571 00	280,381 00				
41	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental		2,459,000 00		489,644 62	10,338,000 00	7,811,244 62				
42	Québec Central		250,000 00		100,000 00	1,203,470 00	718,985 60			902,273 01	
43	Saint-Jean et Maine			60,000 00	60,000 00	1,800,000 00	1,430,000 00				
44	Saint-Laurent et L'Industrie					42,100 00	42,100 00			65,024 50	
45	Saint-Laurent et Ottawa					1,519,909 20	1,519,909 20	57,226 83		1,588,472 80	
46	Saint-Martin et Upham					175,000 00	127,000 00				
47	Sud-Est		6,000 00	578,000 00	424,000 00	5,967,500 00	5,685,391 89				
48	Spring Hill et Parrsborough					505,950 00	505,950 00			368,321 16	
49	Toronto et Nipissingue		388,500 00		376,702 59		1,574,264 59	231,458 51		1,600,000 00	
50	Lac Simcoe, Jonction										
51	Toronto, Grey et Bruce		988,000 00		969,561 44	4,179,464 66	4,124,310 56	79,189 31		4,251,064 81	
52	Victoria		180,000 00			788,000 00	300,000 00				
53	Welland						1,753,735 14			1,226,390 91	
54	Comtés de l'Ouest		275,000 00		175,000 00		1,354,900 00				
55	Whitby, Port Perry et Lindsay		222,094 93	10,000 00	232,094 93		1,186,603 38	63,762 53	7, 8 and 9	1,185,744 61	
56	Windsor et Annapolis					4,180,503 00	4,180,503 00	263,777 00	6	3,852,481 00	
	Total	18,000 00	10,713,445 78	2,003,500 00	7,224,578 63		360,617,186 48				

ÉTATS SOMMAIRES.

No. 2.—ÉTAT sommaire des particularités des

No.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Achevés. (Rails posés.)	En voie de construction.	Rails de fer.	Rails d'acier.	Longueur des voies d'évitement.	Poids des rails en livres par verge. Rails de fer.	Rails d'acier.	Nombre de liens par mille.
							Lbs.	Lbs.	
1	Albert	51·50	...	51·50	...	2·25	56	...	2,240
2	Belleville et North Hastings	21·40	·60	13·20	8·20	...	56 et 60	56	2,200
3	Canada Central	162·50	85·50	162	·50	...	48 à 75	56	2,200
4	Sud du Canada	326·60	...	97·40	229·20	25·76	60	60	2,800
5	Pacifique Canadien	262	48	...	262	8	...	57¼	...
6	Carillon et Grenville	13	...	13	...	·72	65	...	1,760
7	Embranchem. de Chatham	9	...	9	...	1	...	...	...
8	Cobourg, Peterboro et Marmora	47	...	47	...	...	56	...	2,650
9	Credit Valley	20	134	20	...	·50	...	54	2,347
10	Frédéricton	22·50	...	22·50	...	...	56	...	2,400
11	Grande Jonction	33	57	33	...	...	56	...	2,112
12	Grand-Sud	...	82	...	...	...	...	...	...
13	Grand-Tronc; do Atlantique et St. Laurent; do Buffalo et Lac Huron; do Chicago, Détroit et jonc. du G. T. C.	1390·25	...	312	1078·25	213·50	65	65	2,600
14	Grand-Occidental	898·62	...	172·94	725·68	190·76	66	66	2,640
	do London et Port-Stanley	...	...	...	...	...	...	...	2,640
	do Wellington, Grey et Bruce	...	...	...	...	...	...	...	2,640
	do London, Huron et Bruce	...	...	...	...	...	...	...	2,640 et 3,168
	do Brantford, Norfolk et Port-Burwell	...	...	...	...	...	...	...	...
	do Galt et Guelph	...	...	...	...	...	...	...	...
15	Hamilton et Nord-Ouest	148·50	...	61·50	87	12·50	56	56	2,640
16	Houillères de Halifax et du Cap Breton	17·50	61	...	17·50	·75	...	56	2,240
17	Intercolonial	714	...	24·50	689·50	85·50	56	57¼	2,500
18	International	57·50	...	27·33	30·17	1·50	56	57½	2,260
19	Kingston et Pembroke	61·50	79	61·50	...	3	50	...	2,640
20	Lac Champlain et St. Laurent	48	52	48	...	...	35	...	...
21	Laurentides	15	...	15	...	1	54	...	2,240
22	Lévis et Kennébec	70	...	70	...	...	...	...	...
23	Vallée de Massawippi	36·75	...	35·75	1	1	56	...	2,100
24	Montréal, Portland et Boston	32	...	32	...	3	56	...	2,640
25	Midland	139·20	...	129·20	10	17·50	56	56	2,112
26	Vallée de Missisquoi et de la rivière Noire	10.10	46·90	10 10	...	...	52 et 60	...	2,400
27	Montréal et Vermont Junc.	23	...	23	...	1·50	56 à 64	...	2,200 à 2,600
28	Stanstead, Shefford et Chambly	43	...	43	...	5·06	50	...	2,400
29	Waterloo et Magog	23	...	23	...	1	56	...	2,600
30	Jonction de Montréal et de la Cité d'Ottawa	...	81·50	...	...	...	...	...	...
	A reporter	4696·42	727·50	1557·42	3139·00	575·80	...	...	...

chemins de fer en opération, etc,

Liens des lisses, etc.	Nombre des élévateurs.	Nombre de passage niveau. Gardés.	Nombre de passage niveau. Non-gardés.	Nombre de ponts au-dessus des voies.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon de la plus forte courbe.	Maximum de l'ascension, au mille	Largeur de la voie.	No.	Observations.
					Pds.				Pds.	Pds.	P.p.		
Eclisses ...	.....	.....	91	1	17½	.....	1	2	....	76	4 8½	1	
do	.....	.....	10	2	18 et 24	...	1	......	610	118	4 8½	2	
do et coussinets.	.....	.....	165	4	18	......	1	1	1432	54	5 6	3	
do	.....	.....	307	10	19	9	10	3	1432	75	4 8½	4	
.....	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	......	....	....	4 8½	5	
Coussinets et éclisses...	.....	1	7	1	16	.....	.....	......	1910	100	5 6	6	
.....	.....	.....	6	.....	....		1	......	....	55	4 8½	7	
Coussinets et éclisses...	.....	1	31	.....	....	1	2	......	573	96	5 6	8	
Eclisses ...	.....	.....	194	.....	......	.....	.....	......	2865	52	4 8½	9	
do	.....	.....	11	.....	....	.....	1	......	....	....	4 8½	10	
do	.....	.....	29	.....	....	1	1	......	1092	88	4 8½	11	
.....	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	......	....	....	3 6	21	
Eclisses, boulons et coussinets	4	24	1156	92	18' 6" à 28' 4"	24	46	11	1100	52·80	4 8½	13	
Eclisses et coussinets.	2	28	790	121	18	22	15	15	1910	52	4 8½	14	
Eclisses ...	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	......	881	52·80	4 8½		
do	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	......	881	70	4 8½		
do	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	......	881	41¼	4 8½		
.....	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	......	....	....	......		
.....	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	......	....	....	......		
Eclisses ...	1	2	199	5	16½&18	4	6	1	1146	70	4 8½	15	
Rondelles. ...	.....	.....	....	.....	....	.....	1	......	955	80	4 8½	16	
Eclisses et manchons...	.....	2	2147	27	16 à 35	.....	7	15	694	65	4 8½	17	
Eclisses ...	.....	.....	24	.....	....	.....	1	......	1146	74	4 8½	18	
Eclisses ...	.....	2	37	.....	....	1	1	......	955	79	4 8½	19	
do	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	......	....	....	3 6	20	
.....	.....	.....	8	.....	....	.....	1	......	....	....	4 8½	21	
Eclisses et boulons...	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	......	....	....	4 8½	22	
.....	.....	.....	20	1	19	.....	.....	1	442	80	4 8½	23	Exploité par le Passumpsic.
Eclisses-Tremble..	.....	.....	....	1	....	.....	2	......	1433	52	4 8½	24	
Eclisses et coussinets ...	.....	.....	176	6	18½	3	3	1	600	65	4 8½	25	
do do ...													
Eclisses ...	.....	.....	....	.....	....	.....	1	......	955	79	4 8½	26	
Eclisses et coussinets...	.....	.....	51	.....	....	.....	2	......	....	....	4 8½	27	Exploité par le ch. de fer Vermont Central.
do	.....	.....	42	1	21	.....	3	......	819	60	4 8½	28	
.....	.....	.....	....	.....	....	.....	1	......	....	95	4 8½	29	
do do ...													
.....	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	......	....	....	4 8½	30	
.....	7	60	5501	272	....	65	108	50	....	....	......		

No. 2.—Etat sommaire des particularités des

No.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Achevés. (Rails posés.)	En voie de construction.	Rails de fer.	Rails d'acier.	Longueur des voies d'évitement.	Poids des rails en livres par verge. Rails de fer.	Rails d'acier.	Nombre de liens par mille.
							Lbs.	Lbs.	
	Report	4,696·42	727 50	1,557·42	3,139 00	575·80	.....	.....	.....
31	Nouveau-Brunswick	190	.....	190	.....	.....	40	.....	2,500
32	Nouv.-Brunswick et Canada	120	.....	120	.....	14 50	56	.....	2,600
33	Nord	167·74	.....	104·74	63	44·88	56 et 58	56 et 58	2,400
34	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Alantic Central	.....	73	.....	.....	.....	.....	.....	.....
35	Petitcodiac et Elgin	14	.....	14	.....	·50	56	.....	2,240
36	Port-Dover et lac Huron	63	.....	63	.....	.....	56	.....	2,640
37	Stratford et Huron	27·50	.....	27·50	.....	1·50	56	.....	.....
38	Comté du Prince-Edouard	.....	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....
39	Ile du Prince-Edouard	198·50	.....	188·75	9·75	10·14	40	50	2,200
40	Québec et lac St. Jean	25·50	154·50	2	*23·50	.....	50	.....	2,500
41	Québec Central	73	22 50	47	26	3	56	56	2,640
42	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	325·66	.....	40	285·66	32	45	56	2,640
43	St. Jean et Maine	92	.....	92	.....	.....	56	.....	2,280
44	St. Laurent et l'Industrie	12	.....	10·50	1·50	.....	56 et 40	40	2,500
45	St. Laurent et Ottawa	59	.....	37	22	6	56	56,60&72	2,640
46	St. Martin et Upham	22·33	6 67	22·33	.....	.....	56 à 70	.....	2,266
47	Sud-Est	161	.....	158	3	5	50 et 56	56	2,400
48	Spring Hill et Parrsboro	32	.....	32	.....	3·75	.....	.....	.....
49	Toronto et Nipissingue	79	.....	63·50	15·50	11 25	40 et 56	.....	2,112
50	Jonction du Lac Simcoe	26 50	.....	26·50	.....	.....	40 et 56	.....	2,112
51	Toronto, Grey et Bruce	191	.....	191	.....	16	40 et 56	.....	2,112
52	Victoria	56	.....	45	11	.....	55	50	2,500
53	Welland	10·17	.....	9·50	·67	5·50	56	64	2,650
54	Comtés de l'Ouest	92	25	92	.....	9	56	.....	2,600
55	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50	.....	46·50	.....	4·50	56	.....	2,500
56	Windsor et Annapolis	84	.....	78	6	4·50	50 & 67	56	2,640
		6,864·82	1,041·17	3,258·24	3,583·08	747·82	.....	.....	.....
	*Lisses en bois	.....	.....	.....	23·50	.....	.....	.....	.....

chemins de fer en opération.—*Suite.*

Liens des lisses, etc.	Nombre des élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non-gardés.	Nombre de ponts au-dessus des voies.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nomb. de jonctions avec d'autres chem. de fer.	Nomb. de jonctions avec des embranchements.	Rayon de la plus forte courbe.	Maximum de l'ascension, au mille.	Largeur de la voie.	No.	Observations.
					Pieds.				Pieds.	Pieds.	P.p.		
....	7	60	5501	272	....	65	108	50	....	....	......		
Eclisses				1				2	600	80	3 6	31	
Coussinets et éclisses			60	1	18	2	2	2	1910	60	4 8½	32	
Eclisses	2		491	10	18	5			1432	60	5 6	33	
....											4 8½	34	
Coussinets			14				1		1000	80	4 8½	35	
Eclisses	4	1	69	1	16	5	4		716	70	4 8½	36	Exploité par le Port-Dover et le lac Huron.
....							2				4 8½	37	
....											4 8½	38	
Eclisses			134					2	400	74	3 6	39	
do			1				1			130	4 8½	40	
do			14				3		955	76	4 8½	41	
do				2	20	2	1	3	1433	52·80	4 8½	42	
do			21	2	16	1	2				4 8½	43	
do			5				1				4 8½	44	
Eclisses, manchons et couss...	1		67	8	16		1	1	1146	52·80	4 8½	45	
do do do									716	130	4 8½	46	
Rondelles et coussinets			42			2	3	2			4 8½	47	
Coussinets			12			1			900	60	4 8½	48	
Eclisses			80			1	2		600	106	3 6	49	Exploité par le Toronto et Nipissingue.
do											3 6	50	
do		2		8	17	2	1	1	462	110	3 6	51	
do						1	2		955	52·80	4 8½	52	
Coussinets et éclisses	2		30	3	17	3	4		1930	84	4 8½	53	
Eclisses			10				2		955	135	4 8½	54	
do			51			1	2		1433	105	4 8½	55	
do			69	1	32		1		699	75·80	4 8½	56	
....	16	63	6671	309	....	91	143	63	....	....	......		
....	.....	.....	....	.....	....	.....	.....	.....	....	....	......		

No. 3.—Etat sommaire relatif

No.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.		Nombre de locomotives.		Nombre de voitures de 1re classe.	
		Complété.	En voie de construction.	En propriété.	Loués	En propriété.	Loués
1	Albert	51·50		3		3	
2	Belleville et Hastings Nord	21·40	·60				
3	Canada Central	162 50	85·50	12		7	
4	Sud du Canada	326·60		37	5	21	
5	Pacifique Canadien	262	48				
6	Carillon et Grenville	13		4		2	
7	Embranchement de Chatham	9		1		1	
8	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47		5		3	
9	Credit Valley	20	134	2		2	
10	Frédéricton	2 ·50		2		3	
11	Grande Jonction	33	57				
12	Grand Sud		82				
13	Grand-Tronc						
	do Atlantique et St. Laurent						
	do Buffalo et lac Huron	1,390·25		434		163	29
	do Chicago, Détroit et jonction du Grand-Tronc du Canada						
14	Grand Occidental						
	do London et Port Stanley						
	do Wellington, Grey et Bruce						
	do London, Huron et Bruce	898·62		216		105	
	do Brantford, Norfolk et Port Burwell						
	do Galt et Guelph						
15	Hamilton et Nord-Ouest	148 50		8		6	
16	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	17·50	61	5		3	
17	Intercolonial	714		105		46	
18	International	57·50		2		2	
19	Kingston et Pembroke	61·50	79	2		2	
20	Lac Champlain et St. Laurent	48	52				
21	Laurentides	15		1		1	
22	Lévis et Kennébec	70					
23	Vallée de Massawippi	36·75					
24	Montréal, Portland et Boston	32					
25	Midland	139·20		10		9	
26	Vallée de Missisquoi et de la Rivière Noire	10·10	46·90		2		
27	Montréal et Vermont Junction	23					
28	Stanstead, Shefford et Chambly	43					2
29	Waterloo et Magog	23			1		1
30	Jonction de Montréal et la ville d'Ottawa		81·50				
31	Nouveau-Brunswick	190		10		5	
32	Nouveau-Brunswick et Canada	120		11		4	
33	Nord	167·74		32		20	
34	Nouv.-Ecosse, Nictaux et Atlantique Central		73				
35	Petitcodiac et Elgin	14		1		1	
36	Port-Dover et lac Huron	63		4		4	2
37	Stratford et Huron	27·50					
38	Comté du Prince-Edouard		32				
39	Ile du Prince-Edouard	198·50		18		14	
40	Québec et lac St. Jean	25·50	154·50	3		2	
41	Québec Central	73	22·50	3		2	
42	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	325·66		25		8	
43	St. Jean et Maine	92		6		5	
44	St. Laurent et Industrie	12		2		2	
45	St. Laurent et Ottawa	59		10		10	
46	St. Martin et Upham	22·33	6·67	1			
	A reporter	6,086 65	1,016·17	975	8	456	34

au matériel roulant.

Nombre de voitures de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, de la malle et d'exprès.		Nombre de wagons à animaux et à fret.		Nombre de wagons plateforme.		Nombre de wagons à tremie et à bascule.		No.	Observations.
En propriété.	Loués	En propriété.	Loués	En propriété.	Loués	En propriété.	Loués	En propriété.	Loués		
...	...	1	...	10	...	21	...	15	...	1	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2	
3	...	4	...	43	...	165	...	...	...	3	
14	...	17	...	1,022	793	220	...	...	...	4	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	5	
4	...	2	...	2	...	3	...	...	...	6	
1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7	
...	...	1	...	1	...	50	...	150	...	8	
...	...	...	...	4	...	36	...	...	...	9	
2	...	...	...	6	...	11	...	...	...	10	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	11	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12	
111	...	84	...	6,244	800	1,929	...	...	...	13	
57	...	38	...	3,514	...	815	...	182	...	14	
6	...	4	...	17	...	76	40	...	...	15	
3	...	3	...	20	...	40	...	...	...	16	
34	...	33	...	1,162	...	1,028	...	900	...	17	
...	...	1	...	...	...	9	...	...	...	18	
...	...	...	...	2	...	30	...	...	...	19	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	20	
...	...	...	...	3	...	2	...	...	...	21	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	22	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	23	Exp. par le chemin de fer Passumpsic.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	24	
...	...	10	...	72	...	230	...	...	...	25	
...	...	...	...	...	...	...	6	...	...	26	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	27	Exp. par le Vermont Central.
...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	28	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	29	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	30	
...	...	5	...	52	...	60	...	...	...	31	
8	...	3	...	31	...	...	...	...	...	32	
6	...	12	...	201	...	564	...	...	...	33	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	34	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	35	
...	...	2	2	8	...	21	16	...	...	36	Exp. par le Port Dover et lac Huron.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	37	
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	88	
9	...	5	...	150	...	100	...	...	...	39	
...	...	...	...	1	...	50	...	...	...	40	
...	...	2	...	25	...	50	...	...	...	41	
22	...	7	...	129	...	290	...	...	...	42	
...	...	5	...	15	...	94	...	...	...	43	
2	...	1	...	5	...	12	...	...	...	44	
6	...	6	...	70	...	44	...	...	...	45	
...	...	...	...	...	...	6	...	...	...	46	
288	...	246	4	12,809	1,593	5,956	62	1,247	...		

No. 3.—ETAT SOMMAIRE relatif au

No.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.		Nombre de locomotives.		Nombre de voitures de première classe.	
		Complétée.	En voie de construction.	En propriété.	Loués	En propriété	Loués
	Report	6,086·65	1,016·17	975	8	456	34
47	Sud-est	161	....	5	3	4	....
48	Spring Hill et Parrsboro'	32	....	1	....	1	....
49	Toronto et Nipissingue	79	....	12	....	7	....
50	Jonction du lac Simcoe	26·50	....	....	....	....	....
51	Toronto, Grey et Bruce	191	....	20	....	12	....
52	Victoria	56	....	2	1	1	....
53	Welland	10·17	....	3	....	3	....
54	Comtés de l'Ouest	92	25	6	....	3	....
55	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50	....	4	....	3	....
56	Windsor et Annapolis	84	....	10	....	6	....
		6,864·82	1,041·17	1,038	12	496	34

matériel roulant.—*Fin.*

Nombre de voitures de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage et d'exprès.		Nombre wagons à animaux et à fret.		Nombre de wagons à plateforme.		Nombre de wagons à trémie et à bascule.			
En propriété.	Loués	En propriété.	Loués	En propriété.	Loués	En propriété.	Loués	En propriété.	Loués	No.	Observations.
288	....	246	4	12,809	1,593	5,956	62	1,247	....		
2	....	2	....	10	....	30	....	....	....	47	
....	....	1	....	2	....	6	....	50	....	48	
8	....	3	....	98	....	187	....	....	....	49	Exploités par le chemin de fer Toronto et Nipissingue.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	50	
....	....	6	....	214	....	223	....	....	....	51	
2	....	1	....	2	....	25	....	....	....	52	
1	....	5	....	120	....	13	....	....	....	53	
1	....	2	....	22	....	60	....	....	....	54	
....	....	3	....	37	....	69	....	....	....	55	
6	....	2	....	50	....	72	....	20	....	56	
308	....	271	4	13,364	1,593	6,641	62	1,317	....		

No. 4 —Etat sommaire des opérations

No.	Nom du chemin de fer	Nombre de milles.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total des milles parcourus par les convois.
1	Albert	51·50			28,764	28,764
2	Canada Central	162 50	87,516	58,717	16,070	162,303
3	Sud du Canada	326·60	504,601	857,737	319,576	1,681,914
4	Carillon et Grenville	13	9,100	560		9,660
5	Embranchement de Chatham	9				
6	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47			9,600	9,600
7	Frédéricton	22·50	21,524		22,260	43,784
8	Grand Tronc et lignes affermées	1,390·25	1,975,938	5,944,365	963,968	8,884,271
9	Grand Occidental	898·62	1,307,013	2,309.816		3,616,829
10	London et Port Stanley		56,414	998		57,412
11	Wellington, Grey et Bruce		231,137	92,098		323,235
12	London, Huron et Bruce		84,503	45,347		129,850
13	Hamilton et Nord Ouest	148·50	70,245	32,908		103,153
14	Intercolonial	714	764,324		1,275,726	2,040,050
15	International	57·50				
16	Kingston et Pembroke	61·50			47,450	47,450
17	Laurentides	15			9,960	9,960
18	Lévis et Kennébec	70				
19	Vallée de Massawippi	36·75	60,220	32,967	1,780	94,967
20	Montréal, Portland et Boston	32				
21	Midland	139·20	198,767	92,476		291,243
22	Montréal et Vermont Junction	23	44,400	90,576	1,343	136,319
23	Stanstead, Shefford et Chambly	43	50,772	43,271	4,115	98,156
24	Waterloo et Magog	23	1,242		7,728	8,970
26	Nouveau-Brunswick	190				
26	Nouveau-Brunswick et Canada	120	14,201	33,495	72,645	120,341
27	Nord	167·74	190,909	125,492	222,782	539,183
28	Petitcodiac et Elgin	14			9,184	9,184
29	Port Dover et Lac Huron	90 50	112,320	21,060		133,380
30	Ile du Prince-Edouard	198 50	46,202		221,031	267,233
31	Québec et Lac St. Jean	25·50				
32	Québec Central	73			32,000	32,000
33	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	117·66				
34	St. Jean et Maine	92				
35	St Laurent and L'Industrie	12				
36	St Laurent et Ottawa	59	81,030	12,552	33,715	127,297
37	Sud-Est	161				
38	Toronto et Nipissingue	105·50				
39	Toronto, Grey et Bruce	151	229,116	169,251		398,367
40	Victoria	96	4,860		15,228	20,088
41	Welland	10·17	32,159	18,100	773	51,032
42	Comtés de l'Ouest	45	13,176		36,160	49,336
43	Whitby, Port Perry et Lindsay	46·50			63,047	63,047
44	Windsor et Annapolis	81	33,638		47,431	81,069
	Totaux	6,143·49	6,225,327	9,981,786	3,462,334	19,669,447

et du nombre de milles parcourus.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Fret reçu en tonneaux de 2,000 lbs.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. Milles à l'heure.	No.	Observations.
30,278	10,685	29,433	20	20	1	Y compris le chemin de fer Brockville et Ottawa..
162,303	48,388	60,231	25	12	2	
2,014,047	219,544	958,044	32	15	3	
9,750	19,936	643	25	20	4	
......	......	......	......	......	5	Pas de rapport.
10,000	2,930	26,736	15	12	6	
45,486	28,484	8,830	25	18	7	
11,384,011	2,025,737	2,387,942	24	12	8	Y compris le chem. de fer Brantford, Norfolk, Port Burwell.
4,476,778	1,206,372	1,854,663	24	14	9	
77,914	228,073	62,196	17	......	10	
426,158	458,123	162,261	21	12	11	
143,277	149,424	51,325	23	13	12	
187,426	146,651	70,456	22	15	13	
2,534,787	618,957	522,710	......	......	14	
......	......	......	......	......	15	Pas de rapport.
47,450	11,164	25,920	14	14	16	
11,000	4,974	2,775	12	12	17	
......	......	......	......	......	18	
......	31,186	30,934	22	10	19	
......	......	......	......	......	20	
291,243	127,268	133,405	16½	13	21	
......	57,702	444,510	......	......	22	
......	39,139	36,923	......	......	23	
......	2,315	1,288	20	12	24	Pour sept mois.
......	29,768	52,340	......	......	25	
126,445	34,227	120,172	18	10	26	
651,671	234,122	207,245	25 to 28	15 to 18	27	
9,184	2,864	......	12	12	28	Y compris le chemin de fer Stratford et Huron.
133,380	61,801	88,678	20	15	29	
286,064	111,428	38,923	14	14	30	
......	......	......	......	......	31	Pas de rapport.
32,000	4,164	28,464	15	15	32	
......	......	......	......	......	33	Ch. de fer Européen et de l'Amérᵒ du Nord (pas de rapport).
......	......	......	......	......	34	
......	8,922	9,220	12	12	35	
175,766	59,358	52,623	20	12	36	
......	......	......	20	12	37	Y compris le chemin de fer Jonction du lac Simcoe.
216,409	99,140	100,814	20	12	38	
398,367	143,431	94,300	20	12	39	
31,258	......	23,999	15	15	40	
52,338	66,170	92,511	22	16	41	
45,364	30,602	26,398	25	15	42	
66,197	49,473	46,773	20	15	43	
15,049	71,402	29,787	22	14	44	
24,091,600	6,443,924	7,883,472				

No. 5.—Etat sommaire relatif

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Farine.		Grain.	
			Barils.	Ton'x.	Boiss'x.	Ton'x.
1	Albert	51·50	4,420	442	6,185	109
2	Canada Central	162·50	.....	654	.....	1,766
3	Sud du Canada	326·60	.....	91,324	.....	327,415
4	Carillon et Grenville	13	.....	.....	.....	.....
5	Embranchement de Chatham	9	.....	.....	.....	.....
6	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47	2,900	319	11,831	355
7	Frédéricton	22·50	22,800	2,280	17,500	300
8	Grand-Tronc et lignes loués	1,390·25	.....	.....	.....	.....
9	Grand-Occidental	898·62	2,243,620	224,362	22,061,120	551,528
10	London et Port-Stanley	.....	20,000	2,000	296,160	7,404
11	Wellington, Grey et Bruce	.....	231,840	23,184	2,156,520	53,913
12	London, Huron et Bruce	.....	27,680	2,768	806,640	20,166
13	Hamilton et North Western	148·50	.....	400	.....	2,060
14	Intercolonial	714	637,778	63,777	331,170	5,988
15	International	57·50	.....	.....	.....	.....
16	Kingston et Pembroke	61·50	100	10	29,670	700
17	Laurentides	15	9,066	460	4,600	148
18	Lévis et Kennébec	70	.....	.....	.....	.....
19	Vallée de Massawippi	36·75	.....	.....	.....	.....
20	Montréal, Portland et Boston	32	.....	.....	.....	.....
21	Midland	139·20	50,102	5,270	942,162	28,004
22	Montréal et Vermont Junction	23	.....	.....	.....	.....
23	Stanstead, Shefford et Chambly	43	.....	.....	.....	.....
24	Waterloo et Magog	23	.....	.....	.....	.....
25	Nouveau-Brunswick	190	.....	.....	.....	.....
26	Nouveau-Brunswick et Canada	120	.....	.....	.....	.....
27	Nord	167·74	106,592	10,660	761,760	19,044
28	Petitcodiac et Elgin	14	1,752	175	2,000	35
29	Port Dover et lac Huron	90·50	18,360	1,823	200,864	3,228
30	Ile du Prince-Edouard	198·50	36,298	3,630	575,179	9,829
31	Québec et lac St. Jean	25·50	.....	.....	.....	.....
32	Québec Central	73	.....	.....	.....	.....
33	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	117·66	.....	.....	.....	.....
34	St. Jean et Maine	92	.....	.....	.....	.....
35	St. Laurent et l'Industrie	12	.....	.....	.....	.....
36	St. Laurent et Ottawa	59	.....	1,090	.....	10,294
37	Sud-Est	161	.....	.....	.....	.....
38	Toronto et Nipissingue	105·50	56,573	5,657	435,415	13,562
39	Toronto, Grey et Bruce	191	74,485	7,448	727,145	20,326
40	Victoria	56	.....	.....	20,211	506
41	Welland	10·17	45,290	5,021	2,384,004	69,114
42	Comtés de l'Ouest	45	17,680	1,768	2,975	50
43	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50	20,466	2,061	541,391	15,381
44	Windsor et Annapolis	84	.....	.....	.....	.....
		6,143·49				

au fret.

Bestiaux.		Bois de toutes sortes excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Produits manufacturés.	Tous autres articles.	Poids total du fret transporté.		Observations.
Nombre.	Ton'x.	Pieds.	Ton'x.	Cordes.	T'n'x.	Ton'x.	Ton'x.	Tonneaux	No.	
336	106	11,820,800	14,776	175	263	450	13,287	29,433	1	
....	1,071	....	35,176	....	....	16,564	5,000	60,231	2	Y compris le che-
....	61,047	....	192,816	....	3,117	51,314	231,011	958,044	3	min Brockville
....	....	....	....	....	....	....	643	643	4	et Ottawa.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	Pas de rapport.
....	....	16,448,350	24,672	700	1,050	....	340	26,736	6	
70	35	105,000	158	1,200	1,800	3,200	1,057	8,830	7	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	8	do
454,356	77,101	....	180,515	19,032	28,548	6,707	785,902	1,854,663	9	Y compris le che-
3,790	521	....	6,086	840	1,260	568	44,355	62,196	10	min de fer
54,662	7,559	2,364,950	47,299	4,039	6,059	1,053	23,194	162,261	11	Brantford, Nor-
15,175	2,546	....	2,882	7,352	11,028	162	11,773	51,325	12	folk et Port
....	540	....	6,375	....	8,300	13,500	39,281	70,456	13	Burwell.
46,498	7,162	56,606,547	70,758	2,284	3,426	140,858	230,741	522,710	14	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	15	Pas de rapport.
....	10	2,778,000	10,270	6,788	10,890	1,555	2,490	25,920	16	
1,434	290	80,000	100	....	363	59	1,355	2,775	17	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	18	do
....	....	....	....	....	....	....	....	....	19	do
....	....	....	....	....	....	....	....	....	20	do
13,920	870	43,701,000	62,430	2,600	4,330	20,160	19,242	140,306	21	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	22	do
....	....	....	....	....	....	....	....	....	23	do
....	....	....	....	....	....	....	....	....	24	do
....	....	....	....	....	....	....	52,340	52,340	25	
....	....	....	....	....	....	....	120,172	120,172	26	
5,327	1,795	....	129,065	4,794	6,094	4,742	35,825	207,245	27	
....	....	6,500,000	7,450	....	....	100	750	8,510	28	
13,463	1,297	5,901,000	8,851	736	1,655	5,773	66,051	88,678	29	Y compris Strat-
1,979	575	1,241,470	7,708	1,245	1,849	7,018	8,314	38,923	30	ford et Huron.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	31	Pas de rapport.
....	....	....	3,930	306	510	....	26,274	28,464	32	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	33	do
....	....	....	....	....	....	....	....	....	34	Ci-devant le che-
....	....	....	....	....	....	....	9,720	9,720	35	min de fer Eu-
....	293	....	16,768	....	....	21,019	3,160	52,623	36	ropéen et de
....	....	....	....	....	....	....	....	....	37	l'Amér. du Nord
....	1,350	7,234,278	11,863	....	46,056	8,390	13,576	10,814	38	Pas de rapport.
250,972	5,961	3,071,846	4,708	17,700	28,683	19,099	8,075	94,300	39	Y compris le che-
....	....	7,735,612	16,101	....	....	....	5,517	23,999	40	min de fer Jonc-
....	10	....	4,970	....	....	1,342	12,054	92,511	41	tion du lac
5,539	963	....	1,807	....	515	2,106	19,189	26,398	42	Simcoe.
4,039	969	11,729,270	14,421	1,490	2,250	....	11,691	46,773	43	
....	....	....	....	....	....	....	29,787	29,787	44	

No. 6.—Etat sommaire indiquant le prix de passage par mille.

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs de plein parcours.		Voyageurs reçus aux stations.		Immigrants.		Observations.
			1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	Par mille de plein parcours.	Par mille de chaque station.	
			Centins	Centins.	Centins.	Centins.	Centins.	Centins.	
1	Albert	51·50	3		3				
2	Canada Central	162·50	$3\frac{1}{3}$	2	$3\frac{3}{4}$	2			Y compris le chemin de fer Brockville et Ottawa.
3	Sud du Canada	326·60	$2\frac{17}{100}$	$1\frac{77}{100}$	$2\frac{68}{100}$				
4	Carillon et Grenville	13	3	$2\frac{4}{13}$	$3\frac{11}{13}$	3		2*	Flotteurs de bois.
5	Embranchement de Chatham	9	3	2	3	2			
6	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47	3						
7	Fredericton	22 50	3		4				
8	Grand-Tronc et lignes affermées	1,390·25							Variant.
9	Grand Occidental	898 62	2·029	2·029	2·686	2 686	1·002		Y compris le chemin de fer Brantford, Norfolk et Port Burwell.
10	London et Port Stanley		2·029	2·029	2·686	2·686			
11	Wellington, Grey et Bruce		2·029	2·029	2 686	2 686			
12	London, Huron et Bruce		2·029	2 029	2·686	2·686			
13	Hamilton et Nord-Ouest	148·50	3	3	3	3	3	3	
14	Intercolonial	714	2	$1\frac{1}{4}$	3	2	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{4}$	
15	International	57·50							Pas de rapport.
16	Kingston et Pembroke	61·50			3				do
17	Laurentides	15	3	3	3	3			
18	Lévis et Kennebec	70							do
19	Vallée de Massawippi	36·75	3	$2\frac{1}{4}$	4				
20	Montréal, Portland et Boston	32							do
21	Midland	139·20	3	2	3	2	1	1	
22	Montréal et Vermont Junction	23	4	$2\frac{1}{2}$ to 3	$2\frac{1}{2}$ to 5	$2\frac{1}{2}$ to 3	2 to 3	2 to 3	
23	Stanstead, Shefford et Chambly	43	$3\frac{1}{2}$		$3\frac{1}{2}$				
24	Waterloo et Magog	23			4				
25	Nouveau-Brunswick	190	$2\frac{3}{4}$		$3\frac{1}{4}$				
26	Nouveau-Brunswick et Canada	120	3		$3\frac{1}{4}$				
27	Nord	167·74	2		3		$1\frac{1}{2}$	2	
28	Petitcodiac et Elgin	14	3		3				
29	Port Dover et lac Huron	90·50	3						Y compris le chemin de fer Stratford et Huron.
30	Ile du Prince-Edouard	198·50	3	2	3	2			
31	Québec et lac St. Jean	25 50							Pas de rapport.
32	Québec Central	73·00			$3\frac{1}{4}$				
33	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	117 66							do

34	St. Jean et Maine	92							Ci-devant le chemin de fer Européen et de l'Amérique du Nord.
35	St. Laurent et l'Industrie	12			4	3			
36	St. Laurent et Ottawa	59	3	2	3½	2½	1	1	Pas de rapport.
37	Sud-Est	161	3	2	4	2½			
38	Toronto et Nipissingue	105·50							Y compris le chemin de fer Jonction du lac Simcoe.
39	Toronto, Grey et Bruce	191	3		3		1*d.* c'rency		
40	Victoria	56	3		3				
41	Welland	10·17	$3\frac{1}{5}$		3½				
42	Comtés de l'Ouest	45	2		3	2			
43	Whitby, Port Perry et Lindsay	46·50							Pas de rapport.
44	Windsor et Annapolis	84	2·70	1·80	2	3			
		6,143·49							

No. 7.—Etat sommaire des recettes.

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.*	Transport des voyageurs. $ cts.	Transport des marchandises. $ cts.	Malles et fret par exprès. $ cts.	Autres sources. $ cts.	Total. $ cts.	Observations
1	Albert	51·50	5,985 35	14,694 31	187 20	491 12	21,357 98	
2	Canada Central	162·50	133,067 79	134,727 86	14,166 32	1,903 88	283,865 85	Y compris le chemin de fer Brockville et Ottawa.
3	Canada Sud	326·60	354,101 34	1,101,750 48	34,418 39		1,490,270 21	
4	Carillon et Grenville	13	4,852 00	808 67	247 50		5,908 17	
5	Embranchement de Chatham	9	1,253 21	5,297 90	898 56		7,449 67	
6	Cobourg, Peterboro et Marmora	47	1,065 00	18,100 00			19,165 00	
7	Frédéricton	22·50	13,221 54	8,255 26	1,797 24		23,274 04	
8	Grand Tronc et lignes affermées	1,390·25	2,578,818 66	6,287,830 05	355,227 66	119,704 53	9,341,580 90	
9	Grand Occidental	898·62	1,346,573 52	2,634,464 14	122,862 40	7,085 52	4,110,985 58	Y compris le chemin de fer Brantford, Norfolk et Port Burwell.
10	London et Port Stanley		44,716 93	30,765 74	2,902 07		78,384 74	
11	Wellington, Grey et Bruce		167,554 49	156,693 12	15,539 41		339,787 02	
12	London, Huron et Bruce		63,223 81	55,543 03	958 37		119,725 21	
13	Hamilton et Nord-Ouest	148·50	55,761 73	60,656 65	2,478 96	8,186 52	127,083 86	
14	Intercolonial	714	475,256 82	801,704 89	101,985 07		1,378,946 78	
15	International	57·50	7,799 16	10,858 30	505 44		19,162 90	
16	Kingston et Pembroke	61·50	8,238 40	28,373 58	2,225 30	1,190 66	40,027 94	
17	Laurentides	15	4,773 95	4,131 00	190 00		9,094 95	
18	Lévis et Kennébec	70						Pas de rapport.
19	Vallée de Massawippi }	36·75	47,130 00	72,930 00	6,762 50	4,158 10	130,980 60	
20	Montreal, Portland et Boston }	32						do
21	Midland	139·20	84,202 96	171,138 90	7,737 36	555 08	263,634 30	
22	Montréal et Vermont Junction	23	40,003 25	121,252 22	5,866 68	5 56	167,127 71	
23	Stanstead, Shefford et Chambly	43	24,396 00	47,223 11	3,099 98	101 25	74,820 34	
24	Waterloo et Magog	23	1,358 86	1,699 17	31 45	150 50	3,239 98	
25	Nouveau-Brunswick	190	42,531 68	79,159 11		609 50	122,300 29	
26	Nouveau-Brunswick et Canada	120	32,157 15	110,667 40	16,539 43	8,414 21	167,778 19	
27	Nord	167·74	228,163 40	390,039 20	13,470 00	22,755 42	654,428 02	
28	Petitcodiac et Elgin	14	897 70	4,907 15	302 60		6,107 45	
29	Port Dover et Lac Huron	90·50	38,418 24	36,289 27	3,604 35	102 40	78,414 26	Y compris le chemin de fer Stratford et Huron.
30	Ile du Prince Edouard	198·50	65,010 45	62,160 69	8,064 00	664 46	135,899 60	
31	Québec et lac St. Jean	25·50						Pas de rapport.
32	Québec Central	73	3,961 33	26,922 30	795 60	5,713 76	37,392 99	
33	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	117·66						

34 Saint-Jean et Maine	92	67,981 83	53,557 27	8,164 80	....	129,703 90	Ci-devant chemin de fer Européen et de l'Amérique du Nord.
35 Saint-Laurent et l'Industrie	12	3,704 37	9,711 35	....	230 50	13,646 22	
36 Saint-Laurent et Ottawa	59	84,026 31	79,021 97	11,807 70	2,384 55	177,240 53	
37 Sud-Est	161	29,386 87	18,851 60	7,592 97	3,922 93	59,754 37	
38 Toronto et Nipissingue	105·50	69,580 93	121,835 64	10,868 86	1,829 05	204,114 48	Y compris le chemin de fer Jonction du Lac Simcoe.
39 Toronto, Grey et Bruce	191	124,610 56	178,845 49	20,244 08	....	323,700 13	
40 Victoria	56	5,873 17	11,656 63	211 72	757 53	18,499 05	
41 Welland	10·17	22,532 76	54,708 42	2,340 34	14,820 76	94,402 28	
42 Comtés de l'Ouest	45	25,128 05	36,342 60	3,060 39	294 53	64,825 57	
43 Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50	26,357 05	42,777 03	2,434 25	822 16	72,450 49	
44 Windsor et Annapolis	84	52,648 65	42,839 64	6,208 70	1,849 47	103,546 46	
	6,143·49	6,386,325 27	13,129,191 14	795,797 65	208,763 95	20,520,078 01	

No. 8.—ETAT sommaire des frais d'exploitation.

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Entretien de la voie, des constructions, etc.	Services et réparations des ocomotives.	Service et réparations des voitures et wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	51·50	5,149 46	6,147 08	1,470 22	5,097 06	17,863 82	
2	Canada Central	162 50	69,774 96	56,702 45	10,747 04	70,949 61	208,174 06	Y compris le chemin de fer Brockville et Ottawa.
3	Sud du Canada	326·60	166,991 50	319,622 60	109,826 78	660,783 96	1,257,224 84	
4	Carillon et Grenville	13	2,568 00	4,653 51	....	....	7,221 51	
5	Embranchement de Chatham	9	....	....	....	....	....	Pas de rapport
6	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47	2,565 14	2,320 00	810 00	10,465 00	16,160 14	
7	Frédéricton	22·50	3,801 08	6,967 05	2,185 58	6,243 18	19,196 89	
8	Grand-Tronc et lines affermées	1390·25	1,220,397 26	2,499,864 93	749,904 87	2,520,374 89	6,990,541 95	
9	Grand Occidental	898 62	588,979 88	730,691 58	361,381 28	1,264,520 29	2,945,573 03	Y compris le chemin de fer Brantford, Norfolk et Port Burwell.
10	London et Port-Stanley	....	12,177 09	13,352 53	2,840 97	12,245 67	40,616 26	
11	Wellington, Grey et Bruce	....	174,506 66	73,570 09	14,508 97	57,171 20	319,756 92	
12	London, Huron et Bruce	....	30,458 01	24,724 83	5,769 58	19,101 05	80,053 47	
13	Hamilton et Nord-Ouest	148 50	23,733 61	*7,298 59	....	55,060 49	86,092 69	*Y compris les voitures et wagons.
14	Intercolonial	714	641,114 39	537,815 04	199,325 50	447,812 55	1,826,067 48	
15	International	57·50	4,042 72	1,529 55	....	8,281 78	13,854 05	
16	Kingston et Pembroke	61·50	7,618 31	9,818 21	2,279 08	9,893 78	29,609 38	
17	Laurentides	15	2,982 50	2,714 45	220 17	1,856 65	7,773 77	
18	Lévis et Kennébec	70	....	....	....	....	....	Pas de rapport.
19	Vallée de Massawippi }	36·75	24,316 99	*25,736 80	....	28,737 16	78,790 95	*Y compris les voitures et wagons.
20	Montréal, Portland et Boston }	32	....	....	....	....	....	
21	Midland	139·20	58,674 34	*66,873 14	....	42,480 52	168,028 00	*Y comp. les voitures et wag.
22	Montréal et Vermont Junction }	23	28,914 36	28,779,01	26,224 33	23,120 45	107,038 15	Exploité par le chemin de fer Vermont.
23	Stanstead, Shefford et Chambly }	43	28,324 85	16,390 53	7,756 85	11,814 57	64,286 80	
24	Waterloo et Magog }	23	2,553 95	1,311 20	....	1,256 78	5,121 93	
25	Nouveau-Brunswick	190	....	....	....	95,188 73	95,188 73	
26	Nouveau-Brunswick et Canada	120	35,747 40	32,355 44	7,108 70	38,150 15	113,361 69	
27	Nord	167·74	81,231 86	88,040 67	20,374 57	231,951 87	421,598 97	
28	Petitcodiac et Elgin	14	1,175 75	2,855 59	83 00	1,619 35	5,733 69	
29	Port Dover et Port Huron	90·50	17,795 33	23,883 92	4,077 10	26,486 13	72,242 48	Y compris le chemin de fer Stratford et Huron.
30	Ile du Prince-Edouard	198·50	90,392 87	51,677 89	26,307 59	53,221 14	221,599 49	

31	Québec et lac St. Jean..	25·50	....	....	....	....	....	Pas de rapport.
32	Québec Central	73	10,993 05	4,527 50	2,124 16	2,822 82	20,467 53	
33	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	117·66	....	....	....	....	....	Pas de rapport.
34	St. Jean et Maine	92	42,001 56	25,207 20	9,871 99	24,520 35	101,601 10	Ci-devant le chemin de fer Européen et de l'Amérique du Nord.
35	St. Laurent et Industrie	12	4,010 59	2,351 29	675 00	2,829 93	9,866 81	
36	St. Laurent et Ottawa	59	24,353 05	33,027 66	8,786 91	44,308 38	110,476 00	
37	Sud-Est	161	20,203 82	12,775 66	2,115 65	23,401 23	58,496 36	
38	Toronto et Nipissingue	105·50	33,449 70	39,093 74	6,522 32	48,604 09	127,669 85	Y compris le chemin de fer Jonction du lac Simcoe.
39	Toronto, Grey et Bruce	191	42,322 55	57,908 79	11,768 78	95,000 99	207,001 11	
40	Victoria	56	3,181 43	3,475 73	1,151 69	3,604 64	11,413 49	
41	Welland	10·17	14,491 05	16,585 66	6,177 37	24,389 01	61,643 09	
42	Comtés de l'Ouest	45	7,427 40	7,524 44	704 64	13,474 50	29,130 98	
43	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50	12,566 87	12,578 41	2,500 99	17,116 80	44,763 07	
44	Windsor et Annapolis	84	40,779 71	21,110 55	6,475 71	30,436 04	98,802 01	
		6143·49	3,581,769 05	4,871,863 31	1,612,077 39	6,034,392 79	16,100,102 54	

No. 9.—ETATS SOMMAIRES

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés, ou autres.	Tombés des chars ou des locomotives.		Sautant à bord ou en bas des convois ou des locomotives en mouvement.		Travaillant sur ou près de la voie, formant les trains.		Sortant les bras ou la tête en dehors des fenêtres.		Attelant les wagons.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Albert	51·50											
2	Canada Central	162·50	Autres										
3	Sud du Canada	326·60	Passagers				1						
			Employés	3	1			1					1
			Autres										
4	Carillon et Grenville	13											
5	Embranchement de Chatham	9											
6	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47											
7	Frédéricton	22·50											
8	Grand-Tronc	1,390·25	Passagers	2	3	1	8						
			Employés	6	38	1	9		2		1	6	91
			Autres	1	2	2	5						
9	Grand-Occidental	898·62	Passagers			1	4				1		1
			Employés		2	1					3		6
			Autres										
10	Wellington, Grey et Bruce		Passagers	1			1						
			Employés										2
			Autres										
11	London et Port-Stanley												
12	London, Huron et Bruce												
13	Hamilton et Nord-Ouest	148·50	Employés	1					1			1	
			Autres										
14	Intercolonial	714	Passagers	1	2		1						
			Employés		4	1	1	1	2			1	5
			Autres										
15	International	57·50											
16	Kingston et Pembroke	61·50											
17	Laurentides	15											
18	Lévis et Kennébec	70											
19	Vallée de Massawippi	36·75	Employés										1
20	Montréal, Portland et Boston	32											
21	Midland	139·20	Autres										
22	Montréal et Vermont Junction	23	Employés		1								
			Autres										
23	Stanstead, Shefford et Chambly	43	Passagers			1							
24	Waterloo et Magog	23											
25	Nouveau-Brunswick	190											
26	Nouveau-Brunswick et Canada	120											
27	Nord	167·74	Employés		1								1
28	Petitcodiac et Elgin	14											
29	Port Dover et Lac Huron	90·50	Passagers	1									
			Employés					2					
30	Ile du Prince-Edouard	198·50	Employés	1									2
31	Québec et lac St. Jean	25·50											
32	Québec Central	73											
33	Québec, Montréal, Ottawa et Occi.	117·66											
34	St. Jean et Maine	92	Passagers										
35	St. Laurent et Industrie	12											
36	St. Laurent et Ottawa	59											
37	Sud-Est	161											
38	Toronto et Nipissingue	105·50	Employés			1							
	A reporter			17	54	9	50	4	5	...	5	8	110

DES ACCIDENTS.

Collision ou déraillements. Tués.	Collision ou déraillements. Blessés.	Marchant, ou couchés sur la voie. Tués.	Marchant, ou couchés sur la voie. Blessés.	Explosions. Tués.	Explosions. Blessés.	Choc contre des ponts. Tués.	Choc contre des ponts. Blessés.	Autres circonstances. Tués.	Autres circonstances. Blessés.	Total. Tués.	Total. Blessés.	No.	Observations.
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	
....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1		
1	2	....	....	....	....	....	....	....	....	5	4	3	
....	....	3	2	....	....	....	....	....	....	3	2		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	4	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	5	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	6	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	7	
....	....	....	1	....	....	....	....	....	1	3	13		
4	15	1	1	....	....	2	6	4	97	24	260	8	
....	....	20	18	....	....	....	....	....	4	23	29		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	6		
....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	2	11	9	
....	....	1	2	....	....	....	....	....	....	1	2		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	10	
....	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	11	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	12	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	1	13	
....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....		
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	1	4		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	3	12	14	
....	....	4	2	....	....	....	....	....	....	4	2		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	15	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	16	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	17	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	18	
....	....	....	....	....	....	....	1	....	....	....	2	19	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	20	
....	....	3	1	....	....	....	....	....	....	3	1	21	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	2	22	
....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	23	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	24	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	25	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	26	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	27	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	28	
....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	....	29	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	....		
....	....	....	....	....	2	....	....	....	....	1	4	30	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	31	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	32	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	33	
....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	34	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	35	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	36	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	37	
....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	....	38	
5	18	41	27	....	2	3	7	4	103	91	361		

No. 9—Etat sommaire

No.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des chars ou des locomotives.		Sautant à bord ou en bas des convois ou des locomotives en mouvement.		Travaillant sur ou près de la voie, formant les convois.		Sortant les bras ou la tête en dehors des fenêtres.		Attelant les wagons.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
	Report			17	54	9	30	4	5	...	5	8	110
39	Toronto, Grey et Bruce	191	Voyageurs	1									
40	Victoria	56											
41	Welland	10·17	Employés	1									
42	Comtés de l'Ouest	45	Employés			1							
43	Whitby, Port Perry et Lindsay	46·50	Employés					1					
44	Windsor et Annapolis	84	Autres										
	Total	6,143 49		19	54	10	30	5	5	...	5	8	110

DES ACCIDENTS.—*Fin.*

Collision, ou déraillements.		Marchant, ou couchés sur la voie.		Explosion.		Choc contre des ponts.		Autres circonstances.		Totaux.			Observations.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	No.	
5	18	41	27	....	2	3	7	4	103	91	361		
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	39	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	40	
....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	2	....	41	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	42	
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	43	
....	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	44	
5	18	43	27	....	2	3	7	4	103	97	361		

No. 10.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille, etc.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre des locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
Nouvelle-Écosse.		pds. pcs.			
Mines d'Albion	9	4 8½	5	404	
Intercolonial	9¾	{ 5 6 4 8½ }	3	93	
Cie. de houille de la Nouvelle-Ecosse	6¼	5 6	2	78	
Houillère de Vale	7¾	4 8½	2	....	
Cie. de houille Acadia	4	4 8½	1	....	
Spring Hill	6	4 8½	1	....	
Cie. d'acier du Canada	7	4 8½	4	75	
do do	2½	3 0	....	....	
	52¼	....	18	650	Largeur. Milles 5 pds. 6 pcs. 13¼ 4 pds. 8½ pcs. 36½ 3 pds. 0 pcs. 2½ Total...... 52¼
Cap-Breton.					
Campbellton	2½	3 6	1	45	
Baie Glacée	1½	2 8½	1	134	
Glasgow et Cap-Breton	19	3 0	4	....	
Sydney et Louisbourg	21	3 0	....	204	
Gowrie	1½	3 7½	1	80	
Internationale	14	4 8½	3	140	
Lingan	1	3 6	1	100	
Sydney	4	4 8½	4	170	
Victoria	4	4 8½	....	....	
	68½	....	15	873	Largeur. Milles 2 pds. 8½ pcs. 1½ 3 pds. 0 pcs. 40 3 pds. 6 pcs. 3½ 3 pds. 7½ pcs. 1½ 4 pds. 8½ pcs. 22 Total....... 68½

No. 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou de bons.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Pacifique Canadien			10,203,951 63			
Grand-Tronc	15,142,633 33					
Intercolonial			36,091,065 85			
Ile du Prince-Edouard			3,409,919 70			
Toronto, Grey et Bruce			2,656 00			
Windsor et Annapolis			1,089,674 00			
		15,142,633 33		50,797,267 18		
GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO.						
Belleville et North Hastings			66,000 00			
Sud du Canada			147,858 65			
Canada Central			125,000 00			
Cobourg, Peterboro' et Marmora			18,740 00			
Vallée du Credit			462,000 00			
Grand Junction			270,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			406,500 00			
Kingston et Pembroke			453,522 50			
London, Huron et Bruce			178,630 08			
Midland			168,350 20			
Montréal et jonction de la ville d'Ottawa			270,000 00			
Northern			196,188 00			
Port-Dover et lac Huron			126,000 00			
Comté du Prince-Edouard			80,000 00			
Stratford et Huron			55,000 00			
Toronto et Nipissingue et jonction du lac Simcoe			105,212 00			
Victoria			308,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
				4,148,517 02		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
Missisquoi et Vallée des Rivières Noires			142,500 00			
International			211,146 97			
Lac Champlain et St. Laurent			400,000 00			
A reporter		15,142,633 33	753,646 97	54,945 784 20		

No. 11—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou de bons.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	....	15,143,633 33	753,646 97	54,915,784 20		
Gouvernement de Québec.—*Suite.*						
Québec et lac St. Jean	....	....	600,000 00			
Sud-Est	....	....	444,000 00			
Laurentides	....	....	60,000 00			
Waterloo et Magog	....	....	172,000 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	....	....	7,879,000 00			
Québec Central	....	....	461,500 00			
Montréal, Portland et Boston	....	....	85,000 00			
Lévis and Kennébec	....	....	360,000 00	10,815,146 97		
Gouvernement du Nouveau-Brunswick.						
Albert	....	....	455,000 00			
Embranchement de Chatham	....	....	32,000 00			
Grand Southern	....	....	410,000 00			
Frédéricton	....	....	230,000 00			
Nouveau-Brunswick	....	....	76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada	....	....	575,000 00			
Petitcodiac et Elgin	....	....	70,000 00			
St. Jean et Maine	....	....	880,000 00			
St. Martin et Upham	....	....	150,000 00	2,878,000 00	300,000 00	300,000 00
Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.						
Cie. de chemin de fer et de houillères d'Halifax et du Cap-Breton	....	....	623,682 00			
Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique Central	....	....	440,000 00			
Spring Hill et Parrsboro'	....	....	139,650 00			
Comtés de l'Ouest	....	....	679,100 00	1,882,432 00		
		15,142,633 33		70,521,363 17	....	300,000 00

No. 11—Etat indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou de bons	Total.
Ontario.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Comté de Hastings	Belleville et North Hastings	....	....	30,000 00			
Township de Madoc	do do	....	....	30,000 00			
					60,000 00		
Renfrew	Canada Central	....	....	....	....	30,000 00	
Horton	do	....	....	....	....	7,500 00	
Adamston	do	....	....	....	....	5,000 00	
Pembroke	do	....	....	75,000 00	75,000 00		42,500 00
Comté d'Elgin	Sud du Canada	....	....	200,000 00			
Township de Townsend	do	....	....	30,000 00			
do Deerham	do	....	....	15,000 00			
do Anderdon	do	....	....	15,000 00			
Ville de St. Thomas	do	....	....	25,000 00			
Township de Malden	do	....	....	15,000 00			
Ville de Amherstburg	do	....	....	15,000 00			
Norwich Sud	do	....	....	7,500 00			
					322,500 00		
Banque d'épargnes de Northumberland et Durham	Cobourg, Peterboro' et Marmora	....	....	113,500 00			
					113,500 00		
Comté d'Oxford	Credit Valley	....	....	200,000 00			
do Wellington	do	....	....	135,000 00			
do Waterloo	do	....	....	110,000 00			
do Peel	do	....	....	75,000 00			
do Halton	do	....	....	70,000 00			
Cité de Toronto	do	....	....	350,000 00			
Ville de Milton	do	....	....	30,000 00			
do Brampton	do	....	....	20,000 00			
do Ingersoll	do	....	....	60,000 00			
Village de Streetsville	do	....	....	20,000 00			
do Elora	do	....	....	15,000 00			
do Fergus	do	....	....	15,000 00			
					1,100,000 00		
	A reporter	....	....	....	1,671,000 00	....	42,500 00

No. 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou de bons.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO —*Suite.*	Report				1,671,000 00		42,500 00
Cité de Belleville	Grande Jonction			150,000 00			
Village de Stirling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			10,000 00			
do Seymour	do			35,000 00			
Village de Hastings	do			5,000 00			
Township de Percy	do			5,000 00			
do Asphodel	do			3,000 00			
Comté de Peterboro'	do			75,000 90			
do Hastings	do					50,000 00	
					288,000 00		50,000 00
Brantford	Grand Tronc			32,500 00			
Stratford	do			25,000 00			
Belleville	do			25,000 00			
					82,500 00		
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
					488,000 00		
Comté de Haldimand	Hamilton et Nord-Ouest			65,000 00			
Cité de Hamilton	do do			150,000 00			
do droit de parcours	do do			50,000 00			
Comté de Halton	do do			65,000 00			
Village de Georgetown	do do			10,000 00			
Comté de Peel	do do			30,000 00			
do Simcoe	do do			300,000 00			
Ville de Collingwood	do do			29,000 00			
Township de Innisfil	do do			20,000 00			
do Adjula	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do Tossoronto	do do			15,000 00			
do Mulmer	do do			10,000 00			
Village de Alliston	do do			5,000 00			
Non mentionné						100 000 00	

Township de Nottawasaga	Hamilton et Nord-Ouest			20,000 00			
					774,000 00		100,000 00
do London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
do Osburne	do do			25,000 00			
do Hay	do do			15,000 00			
do Goderich	do do			15,000 00			
do E. Wawanosh	do do			25,000 00			
do Hallet	do do			25,000 00			
do Tuckersmith	do do			10,000 00			
do Turnberry	do do			5,000 00			
do Morris	do do			10,000 00			
do Stanley	do do			10,000 00			
Village de Clinton	do do			20,000 00			
do Exeter	do do			10,000 00			
do Kincardine et Wigan	do do			9,000 00			
Cité de London	do do			100,000 00			
					311,500 00		
Thorah	Midland			50,000 00			
Port-Hope	do			30,000 00			
Orillia et Matchedash	do			12,500 00			
Ville d'Orillia	do			12,500 00			
Tay	do			21,370 85			
Omemee	do			2,000 00			
Mara	do			12,500 00			
Peterborough	do			4,000 00			
					144,870 85		
Township de Locheil	Jonction de Montréal et de la cité d'Ottawa			40,000 00			
do Kenyon	do do			40,000 00			
Cité d'Ottawa	do do			100,000 00			
					180,000 00		
Cité de Toronto	Nord			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do					200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et St. Vincent	do			99,480 00			
					241,980 00		390,000 00
Woodhouse	Port-Dover et lac Huron			15,000 00			
Simcoe	do do			10,000 00			
South Norwich	do do			10,000 00			
North Norwich et Woodstock	do do			50,000 00			
East Oxford et Woodstock	do do			25,000 00			
Ville de Stratford	do do			30,000 00			
Comté de Perth	do do			40,000 00			
Ville de Woodstock	do do			20,000 00			
					200,000 00		
	A reporter				4,381,850 85		582,500 00

No. 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou de bons.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report				4,381,850 85		582,500 00
Comté de Prince-Edouard	Comté de Prince-Edouard			60,000 00			
Ville de Picton	do			20,000 00			
Pas constaté	do					100,000 00	
Village de Wellington	do			2,500 00	82,500 00		100,000 00
Ville de Stratford	Stratford et Huron			30,000 00			
Comté de Perth	do			60,000 00			
Township de Mornington	do			40,000 00			
do Elma	do			10,000 00			
Ville de Listowel	do			15,000 00			
Comté de Perth	do			20,000 00			
Township de Wallace	do			10,000 00			
Ville de Palmerston	do			15,000 00			
do Harriston	do			20,000 00			
Township de Minto	do			25,000 00			
do Normanby	do			80,000 00			
do Bentick	do			35,000 00			
do Brant	do			15,000 00			
do Elderslie	do			35,000 00			
do Arran	do			40,000 00			
do Amabel	do			40,000 00			
do Kippel	do			30,000 00			
do Albemarle	do			10,000 00	530,000 00		
Cité de Toronto	Jonction des ch. de fer Toronto et Nipissingue et lac Simcoe			150,000 00			
Ville de Uxbridge	do do			2,000 00			
Township de Scarboro'	do do			10,000 00			
do Markham	do do			30,000 00			
do Uxbridge	do do			50,000 00			
do Scott	do do			10,000 00			
do Brock	do do			50,000 00			

Township de Eldon	do do			44,000 00			
do Bexley	do do			15,000 00			
do Somerville	do do			15,000 00			
do Laxton, Digby et Langford	do do			12,500 00			
					388,500		
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00			
Caledon	do			45,000 00			
Mono	do			45,000 00			
Amaranth	do			30,000 00			
Arthur	do			35,000 00			
Orangeville	do			15,000 00			
Mount Forest	do			20,000 00			
Toronto	do			350,000 00			
Comté de Grey	do			300,000 00			
Owen-Sound	do			5,000 00			
Minto	do			15,000 00			
Howick	do			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter	do			5,000 00			
Teeswater	do			5,000 00			
Culross	do			38,000 00			
Turnberry	do			5,000 00			
					988,000 00		
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00			
Verulam, Somerville and Fenelon	do			40,000 00			
Comté de Haliburton	do			55,000 00			
					180,000 00		
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00			
Peel	do			40,000 00			
Elora	do			10,000 00			
Maryboro'	do			40,000 00			
Nichol	do			10,000 00			
Wallace	do			35,000 00			
Minto	do			65,000 00			
Bruce	do			278,000 00			
Howick	do			20,000 00			
Listowel	do			15,000 00			
Grey	do			35,000 00			
Elma	do			30,000 00			
Morris	do			30,000 00			
W. Wawanosh	do			18,000 00			
Ashfield	do			10,000 00			
Turnberry	do			28,000 00			
Kincardine	do			8,000 00			
					682,000 00		
	A reporter				7,232,850 85		682 500 00

No. 11.—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalité.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou de bons.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Ontario—*Fin.*	Report				7,232,850 85		682,500 00
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00		10,000 00	
Township de Whitby	do do			15,000 00			
do Reach	do do			30,000 00			
do Scugog	do do			2,000 00			
Comté de Victoria	do do			85,000 00			
Village de Port-Perry	do do			20,000 00			
Compagnie manufacturière de Brown et Patterson	do do			94 93	222,094 93		10,000 00
					7,454,945 78		692,500 00
Québec.							
Comté de Compton	International					225,000 00	225,000 00
St. Paul d'Abbotsford	Lac Champlain et St. Laurent					20,000 00	
St. Pie	do do					6,000 00	
L'Ange Gardien	do do					9,000 00	
Canrobert	do do					1,000 00	
Phillipsburg	do do					5,000 00	
Non mentionné	do do					15,000 00	
							56,000 00
St. Lin	Laurentides					30,000 00	
St. Anne	do					25,000 00	
Laplaine	do			3,000 00			
					3,000 00		55,000 00
Ville de Lévis	Lévis et Kennébec					50,000 00	
Paroisse de St. Anselme	do do					12,000 00	
							62,000 00
Ascot	Vallée de Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
							65,000 00
Townships de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et Vallée de la Riv. N.					25,000 00	

Township d'Ely	do do					20,000 00	
do de Stukely-Nord	do do					20,000 00	
do Bolton	do do					20,000 00	
							85,000 00
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston					15,000 00	
Bassin de Chambly	do do					10,000 00	
							25,000 00
Cité de Québec	Québec et Lac St. Jean					100,000 00	
St. Gabriel, Valcartier, Ste. Catherine et St. Raymond	do do			7,000 00			
					7,000 00		100,000 00
Paroisse de Sherbrooke	Québec Central			50,000 00			
do Dodswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Comté de Mégantic	do			150,000 00			
Cité de Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental			1,000,000 00	250,000 00		
do Québec	do do			1,000,000 00			
do Trois-Rivières	do do			100,000 00			
Comté d'Ottawa	do do			200,000 00			
St. Sauveur de Quebec	do do			25,000 00			
Côte St. Louis	do do			25,000 00			
Village de Ste. Thérèse	do do			12,000 00			
Paroisse de Ste. Thérèse	do do			12,000 00			
do St. Jérôme	do do			10,000 00			
Village de St. Jérôme	do do			15,000 00			
Ste. Scholastique	do do			10,000 00			
St. André	do do			25,000 00			
St. Jérusalem d'Argenteuil	do do			25,000 00			
					2,459,000 00		
L'Avenir	Sud-Est			6,000 00			
Comté de Brome	do					50,000 00	
Township de Brome	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
do Farnham	do					20,000 00	
do Dunham	do					25,000 00	
Village de West Farnham	do					5,000 00	
do East Farnham	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
do St. Césaire	do					10,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wendon et Simpson	do					15,000 00	
do Wickham	do					10,000 00	
do St. Germain	do					15,000 00	
Ville de Sorel	do					40,000 00	
	A reporter				2,719,000 00		673,000 00

188—5

No. 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou de bons.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
QUÉBEC—*Fin.*	Report				2,719,000 00		673,000 00
Village d'Actonvale	Sud-Est					15,000 00	
Township de Shefford	do					50,000 00	
do Roxton	do					20,000 00	
Village de Roxton Falls	do					15,000 00	
Township de Wickham-Ouest	do					10,000 00	
					6,000 00		578,000 00
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog	15,000 00					
Cité de Sherbrooke	do		15,000 00	25,000 00	25,000 00		
			15,000 00		2,750,000 00		1,251,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.							
Township d'Yarmouth	Comtés de l'Ouest			100,000 00			
Comtés	do			175 000 00			
					275,000 00		
NOUVEAU-BRUNSWICK.							
Paroisses de Hillsboro', Hopewell et Harvey	Albert			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00			
					70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté d'York	do			30,000 00			
					80,000 00		
Paroisse de St. George	Grand Southern	2,250 00					
do Pennfield	do	500 00					
Lepréau	do	250 00					
			3,000 00				
Ville du Fort Fairfield	Nouvelle-Brunswick			12,000 00			

do Lyndon	do	....	....	11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada...	....	....	12,500 00			
do Houlton	do do ...	....	....	22,000 00			
do St. Stephen	do do ...	....	....	13,000 00			
					47,500 00		
Paroisse d'Elgin	Petitcodiac et Elgin	....	....	13,000 00			
					13,000 00		
Cité de St. Jean	St. Jean et Maine	....	....	....	....	60,000 00	
							60,000 00
		....	3,000 00	....	223,500 00		60,000 00

SOMMAIRE.

—	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou de bons.	Total.	Grands totaux.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernements.								
Fédéral	15,142,633 33	....	50,797,267 18	....	....	....	65,939,900 51	
Ontario	....	....	4,148,517 02	....	....	....	4,148,517 02	
Québec	....	....	10,815,146 97	....	....	....	10 815,146 97	
Nouveau-Brunswick	....	....	2,878,000 00	....	300,000 00	....	3,178,000 00	
Nouvelle-Ecosse	....	15,142,633 33	1,882,432 00	....		300,000 00	1,882,432 00	
				70,521,363 17				85,963,996 50
Municipalités, etc.								
Ontario	....	....	7,454,945 78	....	692,500 00	....	8,147,445 78	
Québec	15,000 00	....	2,750,000 00	....	1,251,000 00	....	4,016,000 00	
Nouvelle-Ecosse	....	....	275,000 00	....	....	....	275,000 00	
Nouveau-Brunswick	3,000 00	....	233,500 00	....	60,000 00	....	296,500 00	
		18,000 00		10,713,445 78		2,003,500 00		12,734,945 78
		15,160,633 33		81,234,808 95		2,303,500 00		98,698,942 28

RÉPONSE À UN ORDRE.

DÉPENSES

DE LA

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST,

1876-7-8;

ET ÉTAT DE TOUTES

LES SOMMES D'ARGENT PAYÉES A J. G BAKER ET CIE.

IMPRIMEE PAR ORDRE DU PARLEMENT.



OTTAWA:
MPRIMÉ PAR MACLEAN, ROGER ET CIE., RUE WELLINGTON.
1879

RÉPONSE

(188)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1879 ;— Pour la production d'un état de toutes les dépenses faites pendant les années 1876, 1877 et 1878, pour le compte de la police à cheval du Nord-Ouest, ainsi qu'un état détaillé indiquant les argents payés à J. G. Baker et Cie., de Fort-Benton, Territoire de Montana, Etats-Unis, et les objets pour lesquels ces argents ont été payés.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT,

OTTAWA, 13 mai 1879.

DÉPENSES.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST.

1874–5—$333,583.90 (pour détails, voir Comptes publics, pp. 129–137)

1875–6—$369,518.39 (pour détails, voir Comptes publics, pp. 122–136)

1876–7—$352,749.05 (pour détails, voir Comptes publics, pp. 114–125)

—

1874–75

ETAT des paiements faits à MM. J. G. Baker et Cie. pour le compte de la police à cheval du Nord-Ouest, pour l'exercice de 1874–5, tel qu'indiqué par les pièces justificatives détaillées qui suivent.

Pour effets d'habillements, provisions, fourrage et approvisionnements en général, fournis pour une partie de la force cantonnée au fort-McLeod........	$17,471 40	
25 chevaux, fourrage et médicaments.......	3,609 00	
Moulin à scies pour le fort McLeod.........	2,314 66	
		$23,395 06

FORT-BENTON, T. M., 22 mars 1875.

POLICE À CHEVAL DU N.-O., en compte avec J. G. Baker et Cie., 1875.

Cours des Etats-Unis. $70 99	5 fév.—Timbres-poste jusqu'à cette date.................	$20 30
	Argent déboursé pour recouvrer deux carabines enlevées par des déserteurs..............................	17 00
	13 fév.—Argent déboursé pour dép. télégraphiques...	14 00
	Argent déboursé pour timbrer des lettres	7 77
	do dépêches télégraphiques	11 92
56 81	do pièce justificative No. 1..................................	62 50
200 00	do do 2, ordre du Col. French.	220 00
129 25	do do 3, note de Garner et Cie.	142 17
131 54	do do 4, do Parchen et Cie.	144 70
155 68	do do 5, do Hall et Cie....	171 25
170 89	do do 6, do Largent.	188 00
38 76	do do 7, Markham................	42 50
13 42	do do 8, Aubrey,...................	14 75
90 91	do do 9, Potts	100 00
24 72	do do 10, Kennerly	27 20
77 27	do do 11, Dunn	85 00
90 91	do do 12, Clary	100 00
72 73	do do 13, Strong	80 00
231 83	do do 14, Hamilton	255 00
881 82	do do 15, Ashby	970 00
68 18	do do 16, Largent	75 00
204 15	do do 17, Strong	225 00
90 91	do do 18, Adams	100 00
127 27	do do 19, Ulm	140 00
136 36	do do 20, Hill..............................	150 00
227 27	do do 21, Largent	250 00
152 54	do do 22, Ashby	167 80
64 32	do do 23, Zimmerman et Schwab.	70 75
	do Fret de médicaments et de cuirs....................	17 32
171 18	do Maj. Walsh. pour achat de chevaux................	100 00
$3,609 03 En or.		$3,969 93 Cours des E.-U.

Reçu paiement.

J. G. BAKER ET CIE.

FORT MCLEOD, 9 janvier 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai fait aujourd'hui même avec MM. J. G. Baker et Cie., un règlement de compte pour la somme de $17,471.40, en or. Je leur ai donné une traite pour cette somme sur la banque de Montréal, à Montréal.

Je transmets ci-inclus les reçus et pièces justificatives qui se rapportent à ce compte, ainsi qu'un autre compte acquitté de Wetzel et Cie. J'envoie aussi un compte de droits de douanes et un autre d'amendes. Ces différents comptes feront voir les objets pour lesquels ils ont été contractés.

Je n'ai pas encore reçu de dépêches du colonel French, ni du département, à l'exception de celles qui se rapportent aux douanes et aux journaux, et d'un télégramme m'autorisant à acheter 30 chevaux.

Je n'ai, pour ma part, laissé échapper aucune des occasions qui se sont présentées pour envoyer au colonel French des renseignements détaillés sur ce qui se passait ici.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A H. Bernard, écr.,
Député du ministre de la justice,
Ottawa, Canada.

Helena, 7 avril 1875.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe une facture de J. G. Baker et Cie., ainsi que les pièces justificatives s'y rapportant. Je leur ai donné, pour acquitter ce compte, une traite de $3,609.00, en or, sur la banque de Montréal. Cette note comprend les argents déboursés pour le paiement des chevaux achetés par l'inspecteur Walsh.

J'ai fait chez Baker et Cie. les commandes nécessaires pour l'approvisionnement des forces placées sous mes ordres jusqu'au 1er juillet prochain.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A H. Bernard, écr.,
Député du ministre de la justice,
Ottawa.

Helena, 23 juillet 1875.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 16 juin dernier, relativement à ma traite de $3,609, j'ai l'honneur de vous exprimer le regret que j'éprouve de ce qu'il se soit trouvé un aussi grand nombre d'inexactitudes dans les comptes que j'ai soumis, et de vous transmettre ci-inclus les reçus demandés pour les pièces nos. 5 et 22.

J'ai reçu de l'inspecteur Walsh, une journée ou deux avant mon départ, un état détaillé des argents qu'il a reçus et des dépenses qu'il a faites ; mais, comme je ne croyais pas partir pour longtemps, je n'ai pas emporté cet état avec moi.

MM. Baker et Cie. m'informent qu'on n'est pas dans l'habitude de faire endosser les mandats et billets des Métis. Ces mandats et billets sont généralement transmis par des tiers, et il y en a très peu parmi ces gens qui savent écrire. Quoiqu'il en soit, nous verrons à ce que tous les billets soient endossés à l'avenir. Je donnerai les informations nécessaires à ce sujet en même temps que mes instructions et mes ordres.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Au lieut.-col. Richardson,
Député intérimaire du ministre de la justice,
Ottawa, Canada.

EXTRAIT DE L'ÉTAT, indiquant les items pour lesquels il n'y a pas de pièces justificatives, bien qu'ils soient inclus dans le dit état: Baker et Cie.

Cours des Etats-Unis.	1875.		Or.
$ 20 30	5 février.	—Timbres-poste jusqu'à cette date..........	$ 18 45
17 00	do	Argent déboursé pour recouvrer deux carabines enlevées par des déserteurs...........	15 45
14 00	do	Argent déboursé pour dépêches télégraphiques	12 73
7 77	do	do do do timbrer des lettres......	7 06
11 92	do	do do do dépêches télégraphiques	10 83
17 32	do	do do do fret sur drogues et cuir.	15 75
100 00	do	do do do major Walsh, pour achat de chevaux.................................	90 91
$188 31			$171 18

FORT-BENTON, T. M., 30 janvier 1875.

MAJ. WALSH: A Travis et Brown.

Janvier 27.	—Pour 2 chevaux nourris au foin et			1 nourri au grain			.....	$ 2 50
do 28	do	do	do	3	do	do	......	4 00
do 29	do	do	do	3	do	do	......	4 00
do 30	do	do	do	2	do	do	......	2 00
								$12 50

MM. J. G. BAKER et Cie. :—

Veuillez payer la somme d'argent ci-dessus et la porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur.

Certifié.
JAMES F. MCLEOD.

FORT-BENTON, T. M., 29 janvier 1875.

Reçu de J. G. Baker et Cie., cinquante piastres pour dépenses encourues en cherchant des chevaux de la police à cheval du Nord-Ouest.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur.

FORT-BENTON, T. M., 22 janvier 1875.

Reçu du colonel G. A. French, par J. G. Baker et Cie., agents, $200 (deux cents piastres en or), à compte de soins médicaux donnés à la police à cheval du Nord-Ouest, à Dufferin, Manitoba.

HILL E. TURNER,
A. A. Chirurgien, A. E.-U.

Mémoire du commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest.

WINNIPEG, Man., 29 décembre 1874.

MESSIEURS.—Comme le docteur Hill E. Turner, attaché à l'armée des Etats-Unis à Pembina, Territoire du Dacota, demeure maintenant à Benton, je vous serais

obligé si vous voulez bien lui payer deux cents piastres en or pour soins professionnels donnés à la police à cheval du N.-O., à Dufferin. Veuillez prendre des reçus en double pour ce paiement, et m'en envoyer un ; vous garderez l'autre pour le major McLeod, et vous pourrez recouvrer la somme en insérant votre compte dans le sien, le faisant accompagner de ce mémoire comme pièce justificative.

Votre tout dévoué,

G. A. FRENCH, lieut.-col.
Commissaire de la P. à Ch. du N.O.

A MM. Baker et Cie.
Benton, Montana.

Helena, T. M., 28 décembre 1874.

M. P. C. Ashby, pour le compte de la police à cheval du Nord-Ouest : acheté de John P. Fink et Cie., marchands de gros et détail, de chaussures et garniture, *Main Street*,—Fred Garner, successeur.

3 pièces, cuir français fendu, à $9	$27 00
2 pièces, cuir américain fendu, à $6	12 00
1 peau de veau américain	4 50
1 peau de veau français	7 00
59 pieds, peau de vache, à 35c	20 65
91¼ lbs. cuir à semelle, à 58c	52 92
6 paires, formes pour chaussures d'hommes, à 90c	5 40
3 lbs. fil à chaussures, $1.40	4 20
1 grosse de broquettes fortes	0 50
12 lbs. pointes en fer, à 25c	3 00
1 peau de maroquin	5 00
Total	$142 17

Reçu paiement,

FRED. GARNER.

Certifié,
James F. McLeod.

Helena, T.M., 9 novembre 1874.

Division de l'infirmerie, police à cheval du N.O. : acheté de H.M. Parchen et Cie.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
2 oz. quinine	3 50	7 00	
½ lb, chloroforme	2 00	1 00	
2 oz. hydrarg.-bichlorid	0 15	0 30	
4 chopines d'eau-de-vie, première qualité	12 00	6 00	
2 lbs. copeaux de quassias	0 25	0 50	
Total			14 80

Payé,

PARCHEN et Cie.

Certifié.

James F. McLeod.

HELENA, T.M., 9 novembre 1874.

DIVISION DU CHIRURGIEN VÉTÉRINAIRE, police à cheval du Nord-Ouest : Acheté de H. M. Parchen et Cie.

			$ cts.	$ cts.	cts.
5	lbs.	teinture aconite	1 00	5 00	
5	"	térébenthine de Venise	0 60	3 00	
10	"	aloès	0 40	4 00	
10	"	alun	0 15	1 50	
5	"	acide tartrique	0 80	4 00	
5	"	ammoniaque	0 45	2 35	
5	"	antimoine noire	0 50	2 50	
3	"	huile d'antimoine	1 00	3 00	
1	"	arsénic	......	0 20	
3	"	calomel	3 00	9 00	
10	"	camphre en gomme	0 55	5 50	
5	"	crême de tartre	0 35	1 75	
2	"	huile de croton	3 85	7 70	
6	"	digitale	0 90	3 60	
10	"	ext. Goulard	0 65	6 50	
5	"	iode	2 00	10 00	
5	"	huile de genièvre	1 10	5 50	
5	"	sel de plomb	0 50	2 50	
3	"	onguent mercuriel	1 50	4 50	
3	"	gomme de myrrhe	0 50	1 50	
3	"	acide sulfurique	0 50	1 50	
10	"	résine	0 12	1 20	
5	"	soufre	0 15	0 75	
5	"	salpêtre	0 15	0 75	
10	"	sulfate de fer	0 17	1 70	
10	"	gentiane	0 35	3 50	
5	"	carb. de potasse	0 40	2 00	
1	"	cantharides	......	2 50	
3	"	tartre émétique	1 00	3 00	
½	"	opium en gomme	15 00	7 50	
1	"	ess. de citron	......	1 00	
100	"	graine de lin sauvage	......	15 00	
					123 90
1	"	acide nitrique, 75c ; 4 oz. extrait de belladone, 90c	......	1 65	
1	"	sesqui-carbonate d'ammoniaq., 60c. ; ½ lbs. acide acét., 45c	......	1 05	
½	doz.	éponges de chirurgiens (grande dimension), $1 50 ; 1 doz. éponges (petite dimension), $1.80	......	3 30	
					6 00
		Total	......	......	$129 90

Payé.

PARCHEN ET CIE.

(Pièce justificative No. 5.)

HELENA, MONTANA, 3 juillet 1875.

MM. J. G. BAKER et Cie., pour le compte de la police à cheval du Nord-Ouest : acheté de R. S. Hale et Cie.

1875.—Montant de compte produit.................................... 175 25

Reçu paiement,

R. S. HALE ET CIE.

Certifié,

JAMES F. MCLEOD,

Sous-commissaire.

HELENA, MONTANA, 9 janvier 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : Acheté de R. S. Hale et Cie.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1 gall. huile douce (canistre, 75c.)	3 50	4 25	
½ " huile de térébenthine (canistre, 50c.)	2 50	1 50	
8 oz. huile d'amande		0 38	
2 " fougère		1 85	
4 oz. acide hydr		1 65	
1 lb. acide mur		1 00	
8 " savon		0 60	
2 oz. acide chrom		1 85	
1 lb. acide tannique		2 50	
1 " tartrique		1 00	
2 lb. paregoric (fiole, 10c.)		2 10	
4 " teint. de fer (fiole, 10c.)		2 50	
8 oz. tinct digitale		0 40	
8 " aconite		0 40	
8 " colchique		0 40	
8 " aconite F		0 62	
1 bot. teinture d'hellébore		1 75	
8 oz. " myrrhe		0 40	
2 lb. " jusquiame		1 45	
½ gall. syr. scille (bouteille, 25c.)		2 65	
½ " cerise (bouteille, 25c.)		2 65	
2 lbs. vin. ipecac		2 50	
4 " fl. ext. salsepareille	2 25	10 00	
2 " " mûres	2 25	4 50	
1 " collodion.		1 75	
1 " eau ammoniacale		0 60	
1 qt. gomme de sapin (pot, 25c.)		1 50	
½ gall esprit nitrite (bouteille, 25c.)		3 00	
1 lb. chloroforme.		2 50	
4 gall. esprit vin, gall. (broc, $2.50)	5 50	24 50	
1 lb. mercure et craie		1 50	
1 " craie préparée		0 50	
1 " bismuth		4 35	
1 " borax		0 50	
5 " chaux éteinte		0 50	
½ " potasse caustique		0 75	
8 oz podophyl	0 75	6 00	
7 " leptandim	1 25	8 75	
½ lb. ext. jusquiane	6 00	3 00	
½ " cit. de fer et quinine		4 50	
1 " poudre de Dovers		2 00	
½ " racine d'iris en poudre		0 30	
2 " acacia en poudre	1 25	2 50	
1 mortier		2 25	
1 pilulier		2 25	
1 stéthescope		1 25	
1 bassin		2 00	
1 verre gradué de deux oz		0 60	
1 seringue		2 50	
8 cathéthers.		2 00	
2 soie à coudre		0 75	
3 verges soie huilée	2 00	6 00	
Papier sensitif		0 25	
			137 75
Compte de médicaments pour les chevaux			21 50
Compte particulier.—Major Walsh			12 00
			$171 25

MM. J. G. BAKER et Cie.,

Veuillez acquitter le compte ci-dessus et le charger à la police à cheval du Nord-Ouest.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur.

HELENA, MONTANA, 9 janvier 1875.

MAJOR J. M. WALSH, pour la police à cheval du N.-O. : Acheté de R. S. Hale et Cie.

	$ cts.	$ cts.	cts.
10 lbs. graine de lin préparée	0 20	2 00	
10 " poudre d'aloës	0 65	6 50	
4 " tartre émétique	1 25	5 00	
1 " gingembre pilé		0 25	
5 " soufre		1 00	
1 pte. goudron		0 50	
1 " canistre		0 25	
1 seau d'onguent pour les sabots des chevaux		2 00	
1 "		1 00	
1 brosse		1 50	
Aiguilles et soie		1 50	
			$21 50

HELENA, MONTANA, 9 janvier 1875.

MAJOR WALSH, pour la police à cheval du Nord-Ouest : Acheté de R. S. Hale et Cie.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
2 lbs. poudre pour les dents	0 75	1 50	
3 brosses à dents		1 50	
3 miroirs, $4.50, $3.00, $1.50		9 00	
			$12 00

SUN RIVER, T.M., 16 mars 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, par le major Walsh, à Joseph Largent, Dt. : Pour avoir soigné et logé des chevaux, comme suit :

—	Nombre de jours.	Par jour.	Total.
		cts.	$ cts.
1 jument alézan, du 4 février au 1er mars	24	10	2 40
1 " rouan 4 " 1er "	24	10	2 40
1 cheval brun 4 " 1er "	24	10	2 40
1 " bai 5 " 1er "	23	10	2 30
1 " coul. crême 6 " 1er "	22	10	2 20
1 " noir 6 " 1er "	22	10	2 20
1 " bai 6 " 1er "	22	10	2 20
Cheval gris, du 6 février au 1er mars	22	10	2 20
Jument marron, du 12 février au 1er mars	16	10	1 60
Cheval brun, tête pelée, du 12 février au 1er mars	16	10	1 60
Total			$21 50

MM. J. G. BAKER et Cie.,

MESSIEURS,—Veuillez payer à Joseph Largent, écr., le montant du compte ci-dessus et le porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest, et vous obligerez

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur, P. à C. du N.-O.

Certifié,

JAMES McLEOD.

Payé par un chèque sur la "First National Bank," 18 mars 1875.

J. G. B. et Cie.

COMPTE de pension de la police à cheval du Nord-Ouest à la rivière Missouri, du 25 décembre 1874 au 31 mars 1875.

Date.	Noms.	Nombre de jours.	Par jour.	Montant.	Total.
			cts.	$ cts.	$ cts.
1875.					
Décembre....	Sergent Switzer..................................	7	50	3 50	
do	Mathews..................................	6½	50	3 25	
do	S. C. Rouse..................................	7	50	3 50	
do	S. C. Davis..................................	7	50	3 50	
1875.					13 75
Janvier	Sergent Switzer..................................	31	50	15 50	
do	S. Mathews..................................	30½	50	15 25	
do	S. C. Rouse..................................	31	50	15 50	
do	S. C. Davis..................................	20	50	10 00	
1875.					56 25
Février........	Sergent Switzer..................................	27	50	13 50	
do	Caporal Mathews..................................	24	50	12 00	
do	S. C. Rouse..................................	28	50	14 00	
do	S. C. Davis..................................	28	50	14 00	
1875.					53 50
Mars..........	Sergent Switzer..................................	3	50	1 50	
do	Caporal Mathews..................................	3	50	1 50	
do	S. C. Rouse..................................	3	50	1 50	
					4 50
	Total..................................	....	....	....	$128 00
Quatre cordes de bois pour la police à cheval du N.-O. à la rivière Missouri, @ $4 par corde					16 00
					$144 00
Compte de pension du major Walsh, à la rivière Missouri, pour 30 jours, à 75 centins par jour.					22 50
					$166 50

MM. J. G. BAKER ET CIE.,

MESSIEURS,—Veuillez payer à Joseph Largent, écr., le montant de la facture ci dessus et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest, et vous obligerez

J. M. WALSH,

Surintendant et inspecteur de la police à cheval du N.-O.

Certifié,

James McLEOD.

Payé par chèque sur la "First National Bank," 18 mars 1875.

J. G. B. ET CIE.

HELENA, MONTANA, 25 janvier 1875.

S. C. ASHBY pour la police à cheval du Nord-Ouest: Acheté de C. Markham.

10 janvier	—2 sacs de malle	$33 00	
do	2 serrures de malle	4 00	
do	1 fouet pour 4 chevaux	2 50	
do	Lettres des sacs de malle	3 00	
			$42 50

Compte de la police à cheval du Nord-Ouest. Payé.

CHARLES MARKHAM.

MM. J. G. BAKER ET CIE.:

Acquittez la note de $42.50 de S. H. Ashby, et portez ce montant au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur de la police à cheval du N.-O.

Certifié,
JAMES MCLEOD.

TETON, 29 novembre 1874.

MM. J. G. BAKER ET CIE.:

MESSIEURS,—Veuillez payer à Chas. Aubrey, écr., la somme de quatorze piastres et soixante-quinze centins ($14.75) et la porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

$14.75. (En or $13.42).

J. M. WALSH,
Inspecteur de la police à cheval du N.O.

Ce compte est pour provisions fournies au détachement de l'inspecteur Walsh dans le temps où il achetait des chevaux.

J. F. McLEOD,
Sous-commissaire.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT-SHAW, 19 mars 1875.

(100.00.)

Veuillez payer à Jerry Potts, ou à son ordre, la somme de cent piastres ($100.00) à compte de son salaire.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER ET CIE.,
Benton.

($27.20.)

NOUVEAU-FORT-MAGINNIS, 1er décembre 1874.

MM. J. G. BAKER ET CIE. voudront bien payer à l'ordre de H. H. Kennedy, vingt-sept piastres et vingt centins et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

J. M. WALSH,
Inpecteur de la police à cheval du N.-O.

Ce compte est pour fourrage fourni à l'inspecteur Walsh.

J. F. McLEOD,
Sous-commissaire.

SUN RIVER, T.M., 5 février 1875.

J. G. BAKER et Cie.,

Veuillez payer à M. Dunn, écr., la somme de quatre-vingt-cinq piastres ($85.00) pour prix d'un cheval bai, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

J. M. WALSH,
Surint. et inspecteur, P. à C. du N.O.

Certifié.
JAMES F. MCLEOD.

SUN RIVER, 2 mars 1875.

MM. J. G. BAKER et Cie.,

MESSIEURS,—Veuillez payer à Thomas Clary, écr., la somme de cent piastres ($100) pour prix d'un cheval gris fer, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest, et vous obligerez.

(En or, $90.91.)

J. M. WALSH,
Surint. et inspecteur, P. à C. du N.O.

Certifié.
JAMES F. MCLEOD.

SUN RIVER, T. M., 2 mars 1875.

MM. J. G. BAKER et CIE.

MESSIEURS,—Veuillez payer à M. Strong, écr., la somme de quatre-vingts piastres ($80) pour prix d'une jument marron, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

(En or $72.73.)

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur, P. à C. du N.-O.

Certifié.
JAMES F. MCLEOD.

TETON, T. M. 3 mars 1875.

M. J. G. BAKER et Cie. :

MESSIEURS,—Veuillez payer à A. B. Hamilton, écr., la somme de deux cent cinquante-cinq piastres ($255) pour trois (3) chevaux, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest, et vous obligerez,

(En or $231.83.)

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur, de la P. à C. du N.-O.

Certifié.
JAMES F. MCLEOD.

HELENA, MONTANA, 15 février 1875.

[$970.00.]

MM. J. G. BAKER et Cie.:

Payez à S. C. Ashby, ou son ordre, la somme de neuf cent soixante-dix piastres ($970) pour onze chevaux, et portez au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

En or $881.82.)

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur de la police à cheval du N.-O.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

RIVIÈRE MISSOURI, T. M., 8 février 1875.

MM. J. G. BAKER et CIE.:

Fort Benton.

MESSIEURS,—Veuillez payer à Joseph Largent, écr., la somme de soixante-quinze piastres ($75) pour prix d'une jument, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest, et vous obligerez,

(En or $68.18.)

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur, de la P. à C. du N.-O.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

SUN RIVER, T. M., 4 février 1875.

J. G. BAKER et CIE.:

MESSIEURS,—Veuillez payer au porteur, M. Strong, écr., la somme de deux cent vingt-cinq piastres ($225) pour prix de deux chevaux, et porter au compte de la police à cheval du N.-O.

(En or $204.55.)

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur de la P. à C. du N.-O.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

SUN RIVER, T. M., 10 février 1875.

MM. J. G. BAKER et CIE.

Fort Benton.

MESSIEURS,—Veuillez payer à James Adams, écr., la somme de cent dollars ($100) pour prix d'un cheval brun, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest, et vous obligerez,

(En or $90.91.)

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur de la P. à C. du N.-O.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

Rivière Missouri, T. M., 8 février 1875.

MM. J. G. Baker, et Cie.,

Fort-Benton.

Messieurs,—Veuillez payer à William Blain, écr., la somme de quatre-vingts piastres ($80) pour prix d'une jument marron, et porter à mon compte, et obliger,

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur de la P. à C. du N.O.

Certifié,

James F. McLeod.

Rivière Missouri, T.M., 8 février 1875.

MM. J. G. Baker, et Cie.,

Fort-Benton.

Messieurs,—Veuillez payer à William Blain, écr., la somme de soixante ($60) piastres pour un cheval bai, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest, et obliger,

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur, de la P. à C. du N.-O.

Certifié,

James F. McLeod.

Sun River, T.M., 5 février 1875.

MM. J. G. Baker, et Cie.,

Messieurs,—Veuillez payer à l'ordre de James S. Hill, écr., la somme de cent cinquante piastres ($150) pour deux chevaux, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur, de la P. à C. du N.-O.

Certifié.

James F. McLeod.

(Accepté,) J. G. BAKER et Cie.

Rivière Missouri, T.M., 15 mars 1875.

MM. J. G. Baker et Cie.,

Messieur,—Veuillez payer à Jos. Largent, écr., la somme de deux cent cinquante piastres ($250) et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest, et vous obligerez.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur de la P. à C. du N.-O.

Cet item en acquit d'un marché pour la garde et le soin de chevaux pendant l'hiver.

J. F. M.,
A. C.

Pièce justificative No. 22.

HELENA–MONTANA, 3 juillet 1875.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : Dt. à S. C. ASHBY.

15 février 1875. Compte produit, $167.80.
Reçu paiement par un ordre sur J. G. Baker et Cie.
En or, $152.54.

S. C. ASHBY.

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Sous-ommissaire.

HELENA, MONTANA, février 1875.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : Dt. à S. C. ASHBY, 26 février 1875.

15	février.	Dépenses, argent déboursé par le major Walsh et Ashby, à Deer Lodge aller et retour, pour acheter des chevaux	$57 00
25	do	Argent payé au Dr. J. S. Glick pour soins médicaux au major J. M. Walsh	20 00
25	do	Argent déboursé pour nourriture de chevaux du 13 au 25.	22 80
25	do	600 lbs. d'avoine à 3cts	18 00
25	do	Ferrage de cheval	3 00
25	do	Weir et Pope—Médicaments pour le major Walsh	4 00
25	do	R. S. Hale et Cie. do	2 50
25	do	Sam Scott do	4 00
25	do	Traite sur le Canada, pour John Carroll	*34 50
25	do	Louage de traineau et harnais	2 00
			$167 80

E. et O. E.

Messieurs J. G. Baker et Cie., payez à l'ordre de S. C. Ashby cent soixante-sept piastres et quatre-vingts centins pour le compte ci-dessus, et portez au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

J. M. WALSH,
Surintendant et Inspecteur de la P. à C. du N.-O.

J. F. McLEOD,
Commissaire intérimaire.

*Cette somme est portée au compte de Carroll sur le bordereau de paie.

COSMOPOLITAN HOTEL,
Samuel Schwab, propriétaire.

HELENA, MONTANA, 10 janvier 1875.

S. C. ASHBY, écr.,

MONSIEUR—Veuillez payer à M. Zimmerman, hôtel St. Louis, trente-six ($36) piastres, montant de mon compte, et porter au compte de la police a cheval du Nord-Ouest et vous obligerez,

J. M. WALSH.

Certifié.

JAMES F. McLEOD,

Arrivée et départ, chaque jour, à et de cet hôtel, des malles de Wells, Fargo et Cie., et de toutes les malles des Etats-Unis.

HELENA, MONTANA, 27 février 1875.

Major J. M. WALSH: A l'hôtel St. Louis, Dt. Sam. Schwab, propriétaire. Entrée sur Main et Jackson Streets.

Chambre No.——

Fév. 16—4$\frac{3}{4}$ jours, pension et logement	$14	25
do 22—Blanchissage	1	00
do 27—1 semaine et $\frac{3}{4}$ de jour, pension et logement	17	25
do 17—David J. Cochrane, $\frac{3}{4}$ jour, pension et logement	2	25
	$34	75

S. C. ASHBY, écr.:

MONSIEUR,—Veuillez acquitter cette note et vous m'obligerez. Portez au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

A. M. WALSH.

SAM SCHWAB.

---

9 janvier 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: A J. G. Baker et Cie.

Or.			$	cts.
9,723	66	Compte produit, épiceries	10,610	41
2,153	15	Articles divers	2,349	98
2,051	59	Compte de fret	2,238	97
545	42	Compte de grain	595	00
3,115	52	B. & R. Benton house, nov. 25, état de compte	3,400	06
1,044	15	Ordres acquittés, compte produit	1,149	52
435	42	Compte de charriage	475	00
254	61	Compte de marchandises	277	75
19,323	52		$21,096	69
1,852	12	Douanes. Déduction: ordre particulier	10	00
17,471	40		$21,086	69
		Compte contradictoire	2,021	12
		Traite en or sur la banque de Montréal, Montréal, à 1,09$\frac{1}{8}$, $17,471.40	$19,065	57

Reçu un chèque sur la banque de Montréal pour le montant ci-dessus.

J. G. BAKER et CIE.

---

9 janvier 1875.

CHARLES E. CONRAD (pour J. G. Baker.)

1874.					
Décembre	23.—	Droits de douane	7	$455	47
do	24	do do	8	523	28
Janvier	3	do do sur un cheval	18	108	30
do	4	Entrée de James Brown	16	103	49
Décembre	15	Vente du cheval de Bona		60	00
		Antoine Lachapelle	17	52	83
	8	Echantillons		382	75
		Argent déboursé		167	00
				$1,852	12
		Cours américain		$2,021	12

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT MCLEOD, 9 janvier 1875.

($17,471.40.)

Veuillez payer à l'ordre de MM. J. G. Baker et Cie., la somme de dix-sept mille quatre cent soixante et onze piastres et quarante centins en or, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Au gérant de la
Banque de Montréal, Montréal,
Canada.

BANQUE DE MONTRÉAL,
OTTAWA, 25 février 1875.

JOHN LANGTON, écr.,
Auditeur.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets inclus une traite de James McLeod, Sous-commissaire de la police à cheval du Nord-Ouest, tirée sur la banque de Montréal pour $17,471.40.

L'ordre émis le 23 du courant, No. 2872, était pour $17,471.00, laissant quarante centins non couverts.

Votre etc.,

A. DRUMMOND,
Gérant.

Dépêche télégraphique d'Ottawa à la banque de Montréal.

MONTRÉAL, 22 février 1875.

Chargez la traite de McLeod et envoyez-la ici. Mandat pour la couvrir va être émis.

A. DRUMMOND.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST. Acheté de J. G. Baker et Cie.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
10,000 lbs blé	0 04½	450 00	
36,000 do fleur de farine	6 78	2,440 80	
14,175½ do lard séché	0 21	2,976 85	
450 do thé	0 62½	281 25	
3,200 do sucre	0 16	512 00	
2,000 do sel	0 05¾	115 00	
37 do poivre	0 47	17 39	
2,000 do fèves	0 12	240 00	
2,000 do riz	0 17	340 00	
50 gallons de sirop	1 50	75 00	
50 do d'huile de charbon	0 75	37 50	
5 boîtes de chandelles	11 25	56 25	
300 lbs. savon	0 13½	40 50	
72 do savon de castille	0 22½	16 20	
1 poële de cuisine No. 8	....	75 00	
7 poëles de cuisine No. 7 et No. 8	45 00	315 00	
275 gilets de flanelle	1 16⅔	320 83	
324 caleçons	1 16⅔	378 00	
24 chemises	2 00	48 00	
26 do	3 25	84 50	
50 do	3 50	175 00	
300 paires de chaussons de laine	0 39 7/12	118 75	
72 do gants	0 37½	27 00	
216 do do	0 62½	135 00	
150 couvertures	3 37½	*1,012 50	
150 paires de souliers ferrés	1 83	274 50	
150 essuie-mains	0 45 10/12	68 75	
67 persiennes	1 25	83 75	
4,000 pieds de bois de charpente de 1 pouce	0 05	200 00	
500 do do 2 pouces	0 05	25 00	
4,828 lbs. pommes de terre	0 03	144 84	
300 do clous coupés	10 50	31 50	
			11,116 66
*Moins, par erreur d'addition	....	....	506 25
			$10,610 41
En or	....	....	$9,723 66

Non acquitté.

Certifié.

J. F. McLEOD,
Assistant-commissaire.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST. Acheté de J. G. Baker et Cie.

	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
135	paires mocassins	1 00	135 00	
50	papiers d'aiguilles	0 20	10 00	
60	do do de Sharp	0 10	6 00	
12	lbs. de fil de coton assortis	3 00	36 00	
4¾	do de soie pour selliers	15 00	71 25	
12	grosses de boutons pour pantalons	0 75	9 00	
6	douz. papiers d'épingles	....	6 00	
1	pièce de flanelle, 60 verges	0 50	30 00	
10	lbs. ouate en feuille	0 40	4 00	
12	doz. de bordure noire pour habits	2 00	24 00	
1	pièce de canevas Taylor, 26¾ verges	0 40	10 70	
1	do toile brune, 41¾ verges	0 20	8 35	
3	paires de ciseaux	1 50	4 50	
4	fers à repasser	1 50	6 00	
150	assiettes en ferblanc	....	25 00	
144	tasses en ferblanc	....	21 00	
151	couteaux	0 25	37 75	
146	fourchettes	0 25	36 50	
204	cuillères de table	....	25 00	
12	chaudrons de 12 pintes	2 75	33 00	
6	fourchettes en fer	....	1 50	
12	casseroles	0 75	9 00	
18	planches à laver	0 50	9 00	
1	balance à plateformes	....	21 00	
4	doubles serrures de portes	4 00	16 00	
1	douz. do	....	36 00	
1	do cadenas	....	9 00	
1	do verrous et crampes	....	6 00	
6	papiers de pointes	....	1 00	
6	do broquettes	....	1 00	
2	paires de pentures de 12 pouces	1 50	3 00	
4	do do 10 do	1 25	5 00	
12	do do 8 do	0 62½	7 50	
12	do do 6 do	0 37½	4 50	
1	grosse de vis de 1½ pouce	....	2 25	
2	do 1 do	1 25	2 50	
2	grandes haches	4 00	8 00	
2	erminettes	....	6 00	
5	douz. pipes en bois	7 50	37 50	
41	lbs. tabac	0 90	36 90	
1	boîte d'allumettes	....	9 00	
66	lbs. corde de 1½ pouce	0 30	19 80	
82	do ⅝ do	0 30	15 60	
6	pelotons de ficelle à quincaillerie	0 50	3 00	
2	chaines à billots	5 00	10 00	
20	lbs. mastic	0 25	5 00	
24	lampes	1 00	24 00	
2	lampes à pieds	2 50	5 00	
18	doz. cheminées de lampes moyennes	3 00	54 00	
2	grosses de mèches de lampes	2 00	4 00	
12	lanternes	2 00	24 00	
12	fourches à foin	1 50	18 00	
2	rames de papier à lettre	3 00	6 00	
2	boîtes d'enveloppes blanches	1 50	3 00	
2	rames de papier de petit format	7 50	15 00	
4	douz. tampons buvards	....	2 00	
11	cruches en pierre pour encre	0 75	8 25	
1	douz. petites cruches d'encre	....	2 40	
½	doz. bouteilles de colle	6 00	3 00	
6	bouteilles d'encre rouge	0 75	4 50	
2	encriers en verre	1 00	2 00	

Police à cheval du Nord-Ouest : Acheté de J. G. Baker et Cie.—*Suite.*

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
2 grosses de plumes	2 25	4 50	
4 douz. porte-plumes		1 00	
6 lbs. colle-forte		2 25	
1 grosse crayons de cèdre		2 25	
3 livres de compte	1 25	3 75	
3 do	0 75	2 25	
22 carnets	0 40	9 60	
1 petit poêle de cuisine		40 00	
86 feuilles de tuyau	0 75	64 50	
8 do	0 50	4 00	
15 coudes do	0 75	11 25	
1 poêle avec tambour		35 00	
½ douz. marteaux à pied-de-biche	18 00	9 00	
1 boite vitres 10×12		8 50	
2 horloges	7 00	14 00	
9 galls huile de pied de bœuf	3 50	31 50	
½ grosse cirage à chaussures de Mason	18 00	9 00	
1 douz. loquets		3 00	
½ douz. canistres à l'huile de charbon	12 00	6 00	
1 jeu de mesures		3 50	
4 entonnoirs assortis	0 37½	1 50	
46 galls. vinaigre	1 00	46 00	
5 lèchefrites	0 75	3 75	
12 do petites	0 50	6 00	
6 poinçons assortis	0 25	1 50	
3 paquets aiguilles à bas		3 00	
1 canistre de moutarde, 10 lbs	0 75	7 50	
3 doz. couteaux de boucher	7 50	22 50	
3 sacs (70 lbs.) plomb à canard	0 20	14 00	
6 grosses d'agraffes	0 50	3 00	
31 1/12 douz. boucles	1 75	54 39	
1 grosse boucles à pantalons		3 00	
35 lbs. cuir à semelle	0 60	21 00	
1 côté cuir fendu		6 00	
2½ grosses boucles	6 00	15 00	
1 do anneaux		4 00	
4 do rivets	2 00	8 00	
30 lbs. résine	0 15	4 50	
3 do cire d'abeilles	0 60	1 80	
1 paire tenailles tranchantes		1 50	
3 lbs. fil à ligneul	1 50	4 50	
28 do cuir roussâtre	0 65	18 20	
11 manches de pioches		6 88	
2 douz. balais	6 00	12 00	
1 do cordes à lits		6 00	
½ doz. seringues	9 00	4 50	
1 thermomètre		2 50	
6 barres de fer ½ pce., 43 lbs	0 12½	5 38	
12 do do 256½ lbs	0 15	38 47	
44 lbs. fil de fer	0 20	8 80	
3 brls. pommes sèches, 616 lbs	0 25	154 00	
1,000 do biscuits durs	0 12½	125 00	
2 douz. licous	22 00	44 00	
1 grosse mèches à lampes		2 00	
2 boites de vitres 8×10	7 50	15 00	
1 robinet à mélasse		1 00	
2 manches de grandes haches	0 50	1 00	
2 manches d'erminette	0 50	1 00	
109 5/12 douz. poudre à levain	3 25	355 63	
1 papier clous en zinc		0 50	
2 do cuivre	0 75	1 50	
6 do à souliers	0 25	1 50	
4 douz. bandages	0 75	3 00	

Police à cheval du Nord-Ouest: Acheté de J. G. Baker et Cie.—*Suite.*

Articles.	Rate.	Amount.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
6 doz. bordages	1 00	6 00	
2 do do	1 25	2 50	
½ doz. cuillers à potage		1 50	
2 sacs de chevilles	1 50	3 00	
1½ doz. d'aiguilles à collier		0 38	
½ do bons porte-plumes		0 75	
1 lbs. chandelles		0 35	
14 lbs. corde ⅜ pce		5 60	
1 hache et manche		2 50	
2 paquets cordes à lits	0 50	1 00	
*Payé pour réparation de montres		10 00	
12 lampes à l'huile de charbon	1 00	12 00	
			$2,349 98
Or			$2,153 15

* Ces montres appartenaient à une couple d'hommes. Je verrai à ce que le montant leur soit retenu

Certifié.

J. F. McLEOD,
Sous-commissaire.

COMPTE DE FRET.

Police à cheval du Nord-Ouest: En compte avec J. G. Baker et Cie.

1874.		$ cts.	$ cts.
30 sept	Compte de fret, produit	220 05	
6 oct	do do	415 12	
12 do	do do	1,603 80	
			$2,238 97

Certifié

J. F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Transport.—De Benton au Fort McLeod, taux, 2½ centins par lb.

J. F. M.

Police à cheval du Nord-Ouest: Acheté de J. G. Baker et Cie.

	$ cts.	$ cts.
7,000 lbs. avoine, @ 4½ centins	315 00	
Fret sur icelle, @ 4 centins par lb	280 00	
		$595 00

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Fort McLeod, P.B.,
20 décembre 1874.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST: En compte avec J. G. Baker et Cie.

1874.		$ cts.	$ cts.
21 oct.	Payé au colonel French, ordre de Galbraith	1 50	
21 do	R. Christian, télégrammes	76 80	
7 nov......	Major McLeod, ordre en faveur de Power et frères	290 18	
12 do	Major Walsh, do Potts	50 00	
17 do	do do Hamilton et Cie	231 18*	
24 do	Fredericks, Helena, télégrammes	20 40	
25 do	Major Walsh, ordre en faveur de Ashby	236 50*	
25 do	do do Largent	278 95*	
25 do	A. B. Hamilton, compte ci-joint	110 30*	
25 do	40,000 lbs. d'avoine, à Sun River, @ 5 centins	2,000 00	
25 do	Médicaments	89 25	
			$3,388 06
	Fret sur médicaments, de Benton au Fort McLeod 300 lbs. @ 4 centins		12 00
			$3,400 06
	Or		$3,115 52

*Ces comptes, requérant explication, sont suspendus jusqu'à ce que je voie l'inspecteur Walsh, qui est à la rivière du Soleil. J. F. M., A.C.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.
Sous-commissaire.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST: A John Kerler, Dt.

1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
20 oct......	11 manches de hache	3 50	3 20	
do	½ boîte de graisse à essieux	10 00	3 33	
do	1,484 lbs. d'avoine	0 07½	111 30	
do	1 fourche		1 50	
do	Récompense pour fusil retrouvé		5 00	
do	1,118 lbs. d'avoine	0 07½	83 85	
do	2 fourches	1 50	3 00	
do	4 peaux de vache	1 00	4 00	
do	1 meule de foin		75 00	
				$290 18
	Or			$266 00

Reçu paiement,

JOHN KERLER.

(290.18.)

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
RIVIÈRE DU VIEILLARD, 27 octobre 1874.

Veuillez payer à M. John Kerler, ou à son ordre, la somme de deux cent quatre-vingt-dix piastres et dix-huit centins (290.18) cours américain, pour approvisionnements, suivant la facture.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A MM. J. G. BAKER ET CIE.,
Benton.

HELENA, T.M., 8 novembre 1874.

Le compte de télégrammes de McLeod s'élève à...............	$20 40
Votre télégramme à Smith a coûté..................................	4 54
Total..	$24 94

Reçu paiement.

FREDERICK.

FORT BENTON, MONTANA.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : Acheté de J. G. Baker et Cie.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
½ lb iod potass	....	5 00	
½ " brom potass........................	....	2 00	
1 " nitrate do	....	2 50	
½ " chlorate do	....	1 00	
½ " soda bicarbonate de sourde........................	....	0 25	
½ oz. morphiæ acetas	....	6 00	
4 " opii........................	....	6 00	
1 lb tinc. do	1 50	4 50	
½ " " nuc. vom........................	....	1 00	
½ " acid nitro min........................	....	0 75	
4 oz. ipecac........................	....	2 50	
1 lb jalop........................	....	3 00	
1 " emplâtre de cantharide........................	....	3 50	
½ oz. huile de croton	....	0 25	
5 " ouate en feuilles........................	....	2 50	
8 " esprits de nitre........................	....	10 00	
4 " éther. sulf........................	......	14 00	
2 " tinc. opii	....	7 00	
4 " esprit d'ammon........................	....	6 00	
1 dame-jeanne	....	1 50	
Frais d'exprès d'Helena	....	10 00	
			$89 25
Or........................	....	....	$81 82

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : A J. G. Baker et Cie.

Date				Or.	Cours Américain.
15 oct	Payé : Ordre en faveur	de	Joe Carr	$45 84	$50 00
17 do	do	do	H. Taylor	9 17	10 00
17 do	do	do	Jas. Palmer	25 30	27 60
17 do	do	do	R. W. Buckland	126 55	137 50
21 do	do	do	Joe Carr	35 46	38 68
21 do	do	do	H. S. Baker	5 50	6 00
23 do	do	do	H. A. Kanouse	41 25	45 00
23 do	do	do	Jas. Palmer	11 92	13 00
27 do	do	do	Wetzel & Co.	....	10 00
1er nov	do	do	do	84 04	91 57
1er do	do	do	Big Horn	13 75	15 00
1er do	do	do	Joe McMullen	23 84	26 00
3 do	do	do	H. A. Kanouse	61 77	67 38
11 do	do	do	H. Kountz	75 63	82 50
30 do	do	do	T. Lacey	100 84	110 00
2 déc	do	do	L. Wallace	59 32	65 80
4 do	do	do	L. Wallace	13 30	14 50
16 do	do	do	A. D. McPherson	252 00	....
16 do	do	Prime sur or 9½		....	274 99
16 do	do	en faveur de Morriseau		58 69	64 00
				$1,044 15	$1,149 52
	Ordre privé à Wetzel et Cie., chargé par erreur			....	10 00
					$1,139 52

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

RIVIÈRE DU VIELLARD, 15 octobre 1874.

Veuillez payer à Joseph Carr, ou à son ordre, la somme de cinquante dollars, cours américain, pour 1,000 lbs. de viande de buffle fournies à la police à cheval du Nord-Ouest.

(Or, $45.84.)

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

$10.00.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
RIVIÈR DU VIEIIARD, 17 octobre 1874.

Veuillez payer à Henry Taylor, ou à son ordre, dix piastres ($10), pour provisions fournies par lui à un détachement de la police sous les ordres S. J. Crozier.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie,
Benton.

$27.60.

Rivières du Vieillard, 17 octobre 1874.

Veuillez payer à l'ordre de James Palmer, vingt-sept piastres et soixante centins cours américain, en paiement de 552 lbs. de viande de buffle achetées de lui pour la police à cheval du Nord-Ouest.

(Or, $27.30.)

JAMES F. McLEOD.
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie.,
Benton.

$137.50.

Rivière du Vieillard, 17 octobre 1874.

Veuillez payer à l'ordre de R. W. Buckland, cent trente-sept piastres et cinquante cents ($137.50) cours américain, en paiement de 5½ tonnes de foin achetées de lui pour la police à cheval du Nord-Ouest.

(Or, $125.55.)

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie.,
Benton.

Police à cheval du Nord-Ouest.

$38.68. Rivière du Vieillard,, 21 octobre 1874.

Veuillez payer à M. Joseph Carr, ou à son ordre, trente-huit piastres et soixante-huit cents, ($38.68) cours américain, pour 96 lbs. de viande de buffle achetées de lui pour la police à cheval du Nord-Ouest.

(Or, $35.46.)

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie.,
Benton.

Police à cheval du Nord-Ouest,

$6.00. Rivière du Vieillard, 21 octobre 1874.

Veuillez payer à M. S. Baker, la somme de six piastres ($6), cours américain, pour 120 lbs. de viande de buffle achetées de lui pour la police à cheval du Nord-Ouest.

(Or, $5.50.)

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker, et Cie.,
Benton.

$45.00.

Polce à cheval du Nord-Ouest,
Rivière du Vieillard, 23 octobre 1874.

Veuillez payer à M. Fred Kanouse, ou à son ordre, quarante-cinq piastres, ($45), cours américain, pour 3 tonnes de foin achetées de lui pour la police à cheval du Nord-Ouest.

(Or, $41.25.)

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie.,
Benton.

(Copie.)—$91.57.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
RIVIÈRE AU VIEIL HOMME, 27 octobre 1874.

Veuillez payer à MM. W. S. Witzel et Cie., ou ordre, quatre-vingt-onze piastres et cinquante-sept centins ($91.57), cours des Etats-Unis, pour approvisionnements suivant la facture.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A MM. J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
RIVIÈRE AU VIEILLARD, 27 octobre 1874.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: W. S. Witzel et Cie., Dt.

13 octobre—27¾			$ 97 12½
do	326 lbs. de lard séché, 25 cts		81 50
do	1½ douzaine de manches de hache, 9 piastres		13 50
do	5 gallons de sirop, compte privé		10 00
do	1 fourche		2 50
do	105 robes de buffle		446 25
			$650 87½
5 gallons de sirop		$ 10 00	
Traite acceptée par Baker et Cie		540 30	
			559 30
			$91 57½

Reçu paiement par une traite sur Baker et Cie.

W. S. WITZEL ET CIE.,
WEATHERWAX.

Les $500 étaient pour le paiement d'amendes imposées à Smith et autres, que Weatherwax, de la société de Witzel et Cie., paya pour eux.
(Or, $584.04.)

J. F. N.

(Copie.)—$13.00.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
RIVIÈRE DU VIEILLARD, 22 octobre 1874.

Veuillez payer à M. James Palmer, ou à son ordre, treize piastres ($13) cours des Etats-Unis, pour prix de 437 lbs. de viande de buffle fournies par lui.
(Or, $11.92.)

JAMES F. McLEOD,
Sous commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

(Copie.)—$15.00.

RIVIÈRE DU VIEILLARD, 20 octobre 1874.

Veuillez payer à "Grosses Cornes," ou à ordre, la somme de quinze ($15) piastres en cours des Etats-Unis, prix d'une tente achetée de lui pour la police à cheval du Nord-Ouest.

(Or, $13.75.)

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

STAND OFF, 1er novembre 1874.

MM. J. G. BAKER et Cie.

MESSIEURS,—Veuillez payer au porteur Joseph McMullen, écr., vingt ($20) piastres pour une tonne de foin, et six ($6) pour six paires de mocassins, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

(Or, $23.84.)

J. M. WALSH,
Inspecteur, P. C. N.-O.

(Copie.)—$67.38,

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT McLEOD, 3 novembre 1874.

Veuillez payer à l'ordre de M. Frédéric Kanouse la somme de soixante-sept piastres et trente-huit centins ($67.38) en argent courant des Etats-Unis, pour approvisionnements fournis suivant la facture.

(Or, $61.77.)

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

$82.50.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUES.
FORT McLEOD.

Veuillez payer à M. Henry Kountz, ou à ordre, quatre-vingt-deux piastres et cinquante centins ($82.50) en argent courant des Etats-Unis, pour avoir coupé 5½ tonnes de foin.

(Or, $75.63.)

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A MM. J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

$110.00

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT McLEOD, 30 novembre 1874.

Veuillez payer à M. Thomas Lacey, ou à son ordre, cent dix piastres, cours des Etats-Unis, prix d'un cheval acheté de lui.

(Or, $100.84.)

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie., .
Benton.

(Copie.)—$65.80.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT McLEOD, 2 décembre 1874.

Veuillez payer à Lewis Wallace. ou à son ordre, soixante-cinq piastres et quatre-vingts cents ($65.80) du cours américain, pour 28 paires de pantalons faits pour la police.

(Or, $59.32.)

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A. J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

($14.50.)

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT McLEOD, 4 décembre 1874.

Veuillez payer à Lewis Wallace, ou à son ordre, quatorze piastres et cinquante centins ($14.50) cours américain, pour une paire de ciseaux de tailleur achetés de lui.

(Or, $13.13.)

JAMES F. McLEOD,
Sous commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

Ces ciseaux étaient nécessaires pour couper les peaux de vache pour la confection des pantalons des hommes ; c'était une chance de les avoir, même à ce prix.

J. F. M.

(Copie.)—$274.99.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT McLEOD, 16 décembre 1874.

Veuillez payer à A. D. Macpherson, ou à son ordre, deux cent cinquante-deux piastres ($252) en or, pour fret et transport de bagage de Edmonton ici.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

$64.00.

FORT McLEOD, 28 décembre 1874.

Veuillez payer à François Morrisseau, ou à son ordre, soixante-quatre piastres (64) cours américain, en paiement de ses gages pendant un mois et deux jours, pour la police à cheval du N.-O.

(Or, $58.67.)

JAMES F. McLEOD.
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : A J. G. Baker et Cie.

1874.		$ cts.	$ cts.
15 oct. ...	Usage de 6 paires de bœufs, de la riv. au Lait au fort McLeod--8 jours	10 00	80 00
4 nov....	2 paires de chevaux pour charrier le foin........	10 00	20 00
5 do ...	2 do do	10 00	20 00
6 do ...	2 do do	10 00	20 00
7 do ...	1 paire de chevaux pour charroyer les grumes et le bois de construc.	7 00	7 00
8 do ...	2 paires de chevaux do do ..	7 00	14 00
9 do ...	2 do do do ..	7 00	14 00
9 do ...	2 do pour charroyer le foin........	10 00	20 00
10 do ...	2 do do les grumes........	5 00	10 00
10 do ...	2 do do la pierre........	10 00	20 00
11 do ...	2 do do do	10 00	20 00
12 do ...	2 do do la pierre et le bois	10 00	20 00
13 do ...	2 do do do	10 00	20 00
16 do ...	2 do do la pierre—1 demi-journée........	10 00	10 00
17 do ...	2 do do le bois de construction........	10 00	20 00
18 do ...	2 do do do	10 00	20 00
21 do ...	2 do pour traîner des grumes........	5 00	10 00
22 do ...	2 do do 1 demi-journée........	5 00	5 00
24 do ...	2 do pour charroyer la pierre	10 00	20 00
25 do ...	2 do do les grumes........	10 00	20 00
26 do ...	1 do do do	10 00	10 00
26 do ...	1 do do do 1 demi-journée	....	5 00
26 do ...	1 do pour traîner des grumes—1 demi-journée	....	2 50
27 do ...	1 do pour charroyer le foin........	....	10 00
3 déc....	1 do do 1 demi-journée........	10 00	5 00
3 do ...	1 do pour traîner—1 demi-journée........	5 00	2 50
4 do ...	1 do pour charroyer	....	10 00
5 do ...	1 do do	....	10 00
6 do ...	1 do do	....	10 00
11 do ...	1 do do le foin à Weatherwax Hill........	....	5 00
11 do ...	1 do 1 demi-journée........	10 00	5 00
11 do ...	2 do do	10 00	10 00
	Total	....	$475 00

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Police à cheval du Nord-Ouest : A J. G. Baker et Cie.

1874.		$ cts.	$ cts.
1er nov...	2 douz. de manches de haches	5 00	10 00
1er do ...	2 lbs. de fil, $8 : 1 papier d'aiguilles 50 cts		8 50
10 do ...	1 boîte de moutarde (par Marlin)		0 50
17 do ...	1 paire de moccassins (par Winder)		1 00
17 do ...	1 chaudron		3 50
17 do ...	1 cadenas		1 00
17 do ...	8 peaux de vache	1 50	12 00
28 do ...	9 verres à châssis (par Crozier)	0 40	3 60
28 do ...	1 papier de broquettes (par Jackson)		0 25
1er déc....	6 verres à châssis (par Osgood)	0 40	2 40
4 do ...	1 sac de farine de blé-d'inde		12 00
10 do ...	Payé un Sauvage pour 36 paires de moccassins		13 00
10 do ...	$\frac{3}{4}$ de douz. de manches de haches	5 00	3 75
10 do ...	11 peaux de vache	1 50	16 50
16 do ...	1 papier de broquettes		0 25
22 do ...	3 barrillets de sirop	12 50	37 50
28 do ...	1 cheval *		100 00
28 do ...	Timbres-poste		30 00
6 jan....	1 poêle		20 00
6 do ...	Payé un Sauvage pour préparer des peaux		2 00
	Total		$277 75

* Ce cheval appartenait à Leville, l'interprète et guide cris. Ce montant est chargé à lui-même.

Certifié,

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Police à cheval du Nord-Ouest :

[*A être signé en double. Certificat, No.* 167.]

($2,652.90.)

Reçu du ministère de la justice la somme de deux mille six cent cinquante-deux piastres et quatre-vingt-dix centins, montant dû pour un moulin à scie, etc., suivant les comptes ci-joints.

Daté à St. Louis, Mo., ce troisième jour de juin 1875.

GEO. A. BAKER.

On demande instamment que ce reçu soit signé en double et renvoyé au département de la justice dans le plus court délai possible.

St. Louis, Mo., 3 juin 1875.

Monsieur,—Nous avons reçu votre communication du 28 *ultimo*, contenant une traite sur New-York pour $2,652.90, en paiement d'un moulin à scie et de sa mécanique, achetés par mon frère, J. G. Baker, pour la police du Nord-Ouest.

Je vous renvoie la facture et le reçu signé de mon nom. J'ignore si vous désiriez que je le signe ainsi ou bien au nom de la société J. B. Baker et Cie. S'il n'est pas correct ainsi, veuillez le renvoyer et je le signerai comme vous le désirerez. Comme la traite était faite à mon ordre, j'ai cru qu'il valait aussi bien que je signe moi-même.

Votre respectueux et
obéissant serviteur,

GEO. A. BAKER.

Au col. HUGH RICHARDSON,
Ministère de la justice, Ottawa, Canada.

ST. LOUIS, 27 avril 1875.

MM. J. G. BAKER et Cie. Acheté de Kingsland, Fergusson et Cie.

1	machine portative de 5" de Ames	$1,300 00
1	scierie avec scie de 52", 24 pieds de portée et 2 poulies brevetées de Parkhurst	775 00
60	pieds de courroie en caoutchouc de 10"	65 00
1	scie circulaire de 48"	65 00
1	moulin à bardeaux breveté de Low	240 00
1	assembleur	50 00
4	pieds de courroie de 8" pour moulin à bardeaux	29 00
4	" 4" pour assembleur	15 00
1	tour de 2"	11 20
1	" 3"	12 80
1	scie de long de 12"	3 50
1	égohine de 16"	4 75
80	pieds de courroie de 4" pour tour	22 20
30	" tuyaux à gaz et assemblage	6 00
1	clé anglaise brevetée	6 00
1	... machine pour creuser les dents de scies	4 20
2	... pignons pour cremaillère	5 00
6	.. pièces de 7 et pièces de 4, en fer, pour soupapes de sûreté.	11 00
2	.. cylindres et supports extra "C"	8 00
1	.. roue d'engrenage pour poulies	2 00
1	... roue et pignon droits pour poulies	6 25
1	... jeu d'engrenage pour poulies	11 00
		$,2652 90

Approuvé,

W. R.

Or, $2,314.06.

CÉDULE A.

ETAT des paiements faits à MM. J. G. Baker et Cie., pour le compte de la police à cheval du Nord-Ouest, pour l'année fiscale 1875-76, suivant par les pièces justificatives détaillées, ci-jointes.

		$ cts.	$ cts.
....	Paie de la force, voir Etat		18,481 98
1	Approvisionnements divers		5,186 74
2	do		5,328 13
3	do		1,181 44
4	do		86 75
5	do		1,259 10
6	do		1,294 72
7	do		100 50
8	do		271 55
9	do		273 91
10	do		1,509 00
11	do		890 88
12	do		472 15
13	Foin, Fort Walsh		3,375 00
64	Approvisionnements divers		415 40
65	do		2,261 60
66	do		97 17
67	Avoine		374 72
68	Fret		1,522 07
69	Foin, f rt McLeod		2,537 00
70	Foin, rivière à l'Arc		1,845 71
71	Médicaments divers		30 49
72	Approvisionnements divers		2,643 75
73	Médicaments divers		103 48
74	do		200 35
75	Fret de provisions		15 00
83	Telégrammes		18 28
84	do		63 09
94	Cartouches		2 91
95	Huile de ricin		0 68
96	Timbres-poste		13 95
101	Télégrammes		24 04
109	do		15 23
111	Construction d'une caserne à la rivière à l'Arc		2,130 00
113	Fret		271 17
114	Péage de barrières		1 14
115	do		1 36
116	Galon et cire		0 91
117	Approvisionnements divers		431 50
118	Fret de provisions		21 14
119	Approvisionnements divers		211 02
120	do		226 10
121	do		29 62
122	do		32 37
152-53	Usage d'une loge		4 00
177	Télégrammes		88 33
182	Timbres-poste		11 59
212	Encre		1 50
241	Timbres-poste		31 75
261	Approvisionnements divers		12 90
262	do		124 60
263	Transport des approvisionnements		134 04
264	Approvisionnements divers		361 68
265	do		3,727 36
266	do		41 82
			$59,792 67
1	do	$6,729 21	
2	do	3,624 63	
3	do	6,587 10	
4	Fret du moulin à scie à vapeur	1,100 00	
5	Chevaux, etc	3,925 00	
6	Dépenses de voyage	342 30	

CÉDULE A.—Etat des paiements faits à MM. J. G. Baker et Cie., etc.—*Suite.*

		$ cst.	$ cts
			$59,792 67
32	Transport des malles	5 46	
49	Paiements divers	4,222 84	
50	Fret de provisions, etc	297 45	
51	Approvisionnements divers	1,054 21	
52	do	11,765 74	
53	do	15,033 72	
54	Payé aux Sauvages, robes de buffle préparées	93 09	
55	Approvisionnements divers	704 18	
56	Bœuf	430 37	
69	Transport des malles	113 66	
95	Peaux de vache	1 81	
104	Approvisionnement divers	1,120 73	
105	do	472 58	
107	Dépenses, massacre des Buttes des Cyprès	5,252 00	
141	Clous pour fers à cheval	3 37	
			62,979 18
	Total		$122,771 85

CÉDULE B.

CLASSIFICATION des paiements faits à MM. J. G. Baker pour le compte de la police à cheval du Nord-Ouest, tel qu'indiqué dans les comptes publics, 1875-76, pages 122 à 136.

	$ cts.	$ cts.
Paie de la force		$18,481 98
Nourriture		30,438 29
Habillement		2,608 75
Armes et munitions		27 91
Dépenses de voyage		598 94
Fret et transport		4,018 21
Chevaux et équipement		6,850 02
Bœufs, voitures et harnais		127 62
Fourrage		31,428 25
Traineaux, wagons et voitures		406 42
Constructions et réparations	2,130 00	
do	1,100 00	
do	1,361 91	
		4,591 91
Papeterie		287 00
Caserne et équipement de camp		2,877 96
Chauffage et éclairage		1,104 75
Télégrammes		208 97
Timbres-poste		57 29
Approvisionnements pour forgerons		707 92
Dépenses de l'infirmerie		1,342 32
Provisions en général		6,951 14
Loyers		49 46
Instruments aratoires		1,887 92
Frais judiciaires, etc	2,272 49	
do	191 83	
do	5,252 00	
do	2 50	
		7,718 82
Total		$122,771 85

PIÈCES justificatives : Paie de la force.

					$ cts.	$ cts.
	1876.					
266	Avril.......	Inspecteur Crozier........	Pour la paie..................	....	....	50 00
267	22 fév	J. M. Walsh.................	Division B..................	Déc. 1875	372 63	
268	22 do	do	do	Janv. 1876	1,342 54	
269	22 do	Baker et Cie................	Commission..................	....	42 88	
						1,758 05
270	Mars	Inspecteur Brisebois	Division F..................	do 1876	908 00	
271	do	A. G. Irvine................	Division C..................	do 1876	1,265 75	
272	do	do	do	do 1876	1,175 25	
273	do	Baker et Cie................	Commission..................	....	83 72	
						3,432 72
274	do	J. M. Walsh	Division B..................	Fév. 1876	1,311 93	
	do	Baker et Cie................	Commission..................	....	32 79	
						1,344 72
	Avril.......	J. M. Walsh.................	Division B..................	Mars 1876	1,331 93	
	do	Baker et Cie................	Commission..................	....	33 30	
						1,365 23
	do	A. G. Irvine................	Division C.	do 1876	1,372 75	
	do	Baker et Cie................	Commission..................	....	34 31	
						1,407 06
	Mai	E. A. Brisebois	Division F..................	do 1876	823 00	
	do	do	Pour ouvrages..................	....	396 00	
	do	Baker et Cie................	Commission..................	....	30 47	
						1,249 47
	do	J. M. Walsh.................	Division B..................	Avril 1876	1,248 90	
	do	Ba .er et Cie................	Commission..................	....	31 22	
						1,280 12
	do	E. A. Brisebois.............	Division F..................	do 1876	836 75	
	do	Baker et Cie................	Commission..................	....	20 91	
						857 66
	Juin	L. N. F. Crozier	Division B..................	Mai 1876	1,325 53	
	do	Baker et Cie................	Commission..................	....	33 13	
						1,358 66
	do	A. G. Irvine................	Division C..................	do 1876	1,189 01	
	do	do	Pour ouvrages..................	....	8 00	
	do	E A. Brisebois	Division F..................	do 1876	742 25	
	do	Baker et Cie................	Commission..................	....	48 48	
						1,987 74
	Juillet.......	A. G. Irvine................	Division C..................	Juin 1876	1,425 44	
	do	Baker et Cie................	Commission..................	....	28 50	
						1,453 94
	do	E. A. Brisebois	Division F..................	do 1876	918 25	
	do	Baker et Cie................	Commission..................	....	18 36	
						936 61
			Total..................	....	....	$18,481 98

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. : A L'INSPECTEUR CROZIER.

26 avril 1876—Argent déboursé pour la paie, $50.
M. COMADONEL : Veuillez payer.

Approuvé. A. G. IRVINE.

Reçu de J. G. Baker et Cie., la somme de cinquante piastres ($50), montant du compte ci-joint.

L. N. F. CROZIER.

Témoin, A. G. BAKER.

POLICE A CHEVAL DU NORD OUEST.

Certificat No. 392.

(Devant être signé en double.)

($1,758.05.)

Reçu du département de la justice, la somme de mille sept cent cinquante-huit piastres et cinq centins, montant placé au crédit de J. G. Baker et Cie., en paiement d'avances en argent comptant faites par eux pour la paie de la Division B pour décembre et janvier, en même temps qu'une commission de 2½ pour cent, tel qu'établi par les comptes ci-annexés.

Daté à Ottawa, ce 11e jour de mars 1876.

ANDREW DRUMMOND.

FORT-BENTON, T.M., 22 février 1876.

CHER MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-joints pour être placés à notre crédit à la banque de Montréal, à Ottawa :

Un reçu du major J. M. Walsh, 20 janvier, pour..........	$ 372 63
do do 1er février, pour........	1,342 54
Ajoutez—Commission 2½ pour cent....................	42 88
Formant une somme totale de..............	$1,758 05

que nous vous prions de placer à notre crédit aussitôt que possible, vu que notre agent aux Buttes des Cyprès a tiré en faveur des hommes tel que convenu dans le marché fait avec le département.

Nous enverrons l'argent nécessaire pour le mois de février, de sorte que les troupes seront payées le 1er mars, aux Buttes des Cyprès. Nous ne pouvons obtenir aucune nouvelle de McLeod.

Votre, etc.,

J. G. BAKER, ET CIE.

Nous avons envoyée au commissaire Irvine des pièces justificatives en double, et nous avons gardé la seconde copie.

Au col. H. RICHARDSON,
Département de la justice,
Canada.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,

FORT-WALSH, 20 janvier 1876.

Je certifie que J. G. Baker et Cie. m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division B de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de trois cent soixante-douze piastres et soixante-trois centins ($372.63) en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit:

Billets de vingt-cinq centins	$ 72 63
Billets d'une piastre	100 00
" de deux piastres	200 00
	$372 63

Conformément au marché qu'ils ont fait à cet effet avec le département de la justice.

J. M. WALSH,

Surint. et insp. commandant la division B.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,

FORT-WALSH, 1er février 1876.

Je certifie que J. G. Baker et Cie., m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division B de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de mille trois cent quarante-deux piastres et cinquante-quatre centins ($1,342 54) en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit:

Billets de vingt-cinq centins	$ 42 54
Billets d'une piastre	700 00
" de deux piastres	600 00
	$1,342 54

Conformément au marché qu'ils ont fait à cet effet avec le département de la justice.

J. M. WALSH,

Surint. et insp. commandant la division B,
Police à cheval du N.-O., commandant
Fort McLeod.

HOTEL ST. LOUIS,

HELENA, M.T., 14 mars 1876.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets notre signature par Chs. E. Conrad. Veuillez la remettre au gérant de la banque de Montréal, Ottawa, Canada. M. Conrad tire des chèques en faveur de vos hommes de la police et d'autres personnes.

Votre, etc.,

J. G. BAKER ET CIE.

Au col. HUGH RICHARDSON,
Ottawa, Canada.

FORT BENTON, T.M., 29 février 1876.

CHER MONSIEUR,—Ci-inclus, en date du 22 du courant:—un reçu du major Walsh pour $372.63, du 20 janvier; un reçu du major Walsh pour $1,342.54 du 1er février; que nous vous prions de placer à notre crédit à la banque de Montréal, à Ottawa, avec percentage additionnel de 2½, soit $42.88, tel que convenu avec le département.

Dans la crainte que la malle ne soit perdue ou d'autre accident, nous vous transmettons des doubles que nous vous prions de retourner si la lettre parvient à destination.

Nous avons expédié les argents nécessaires pour la paie du 1er mars, de façon à ce qu'ils arrivent aux postes à cette date.

Votre, etc.,
J. G. BAKER ET CIE.

Au lieut.-col. H. RICHARDSON,
Département de la justice,
Ottawa, Canada.

HOTEL ST. LOUIS,
Samuel Schwab, propriétaire.

HELENA, T.M., 9 mars 1876.

CHER MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-joints des reçus pour sommes payées aux troupes de la police à cheval du Nord-Ouest, pour être déposés à notre crédit, à la banque de Montréal, Ottawa.—

Reçu du capitaine Brisebois, 2 février, pour le mois de janvier	$ 908 00
Reçu du major Irvine, 24 février, pour le mois de janvier	1,265 75
Reçu du major Irvine, 29 février, pour le mois de février	1,175 25
Commission 2½ pour cent	83 72
Formant une somme totale de	$3,432 72

Trois mille quatre cent trente-deux piastres et soixante-douze centins, que vous voudrez bien placer à notre crédit, conformément à la clause 5 de notre contrat avec le département de la justice, daté à Ottawa le 25 novembre 1875.

Votre, etc.,
J. G. BAKER ET CIE.

Au col. HUGH RICHARDSON,
Département de la Justice,
Ottawa.

HOTEL ST. LOUIS,
Samuel Schwab, propriétaire.

HELENA, T.M., 9 mars 1876.

CHER MONSIEUR,—L'argent de la paie des troupes n'a pas été demandé dans le temps, à cause de l'absence du major Irvine à Fort-McLeod. Nous avons expédié à Brisebois la paie de sa division pour le mois de février; mais il n'en a pas encore accusé réception. Nous vous écrivons ceci afin de vous montrer que nous effectuons les paiements dès qu'ils sont demandés.

Votre, etc.,
J. G. BAKER ET CIE.

Au col. HUGH RICHARDSON,
Ottawa, Canada.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST,
STATION, FORT BRISEBOIS, 2 février 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie. m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "F" de la police à cheval du N.-O., placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de neuf cent huit piastres ($908.00), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets de vingt-cinq centins	$ 58 00
Billets d'une piastre	750 00
do de deux piastres	100 00

Conformément au marché qu'ils ont fait à cet effet avec le département de la justice.

E. A. BRISEBOIS,
Inspecteur, commandant la division "F."

POLICE A CHEVAL DU NORD OUEST,
FORT-McLEOD, 24 février 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie. m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "C" de la police à cheval du N.-O., placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de mille deux cent soixante-cinq piastres et soixante-quinze centins ($1,265.75), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets de ving-cinq centins	$ 65 75
Billets d'une piastre	700 00
" de deux piastres	500 00

Conformément au marché qu'ils ont fait à cet effet avec le département de la justice.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT-McLEOD, 29 février 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie. m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "C" de la police à cheval du N.-O. placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de mille cent soixante-quinze piastres et vingt-cinq centins ($1,175.25), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets de vingt-cinq centins	$ 40 25
Billets d'une piastre	601 00
do de deux piastres	534 00

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le département de la justice.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT BENTON, T.M., 7 mars 1876.

Au col. HUGH RICHARDSON,
Département de la justice,
Ottawa, Canada.

CHER MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-joint, pour être placé à notre crédit à la banque de Montréal, à Ottawa :

Un reçu du major Welsh du 3 mars 1876, pour.	$1,311 93	
2½ pour cent de commission..	32 79	
		$1,344 72

suivant les conditions du contrat fait avec le département, à Ottawa, le 25 novembre 1875.

Veuillez placer ce montant à la banque de Montréal, conformément à la clause cinquième du dit contrat.

Votre, etc.,

J. G. BAKER ET CIE.

P.S.—Nous envoyons par cette malle des pièces justificatives en double au col. Irvine, conformément à l'article quatrième du contrat.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT-WALSH, T.N.O., 3 mars 1876.

Je certifie que M. J. G. Baker et Cie. m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division B de la police à cheval du N.-O., placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de $1,311.93, (mille trois cent onze piastres et quatre-vingt-treize centins), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets de vingt-cinq centins..	$100 93
" d'une piastre..	900 00
" de deux piastres..	311 00
	$1,311 63

Conformément au marché qu'ils ont fait à cet effet avec le département de la justice.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur, P. à C. du N.-O.,
Commandant à Fort-Walsh.

HELENA, T.M., 12 avril 1876.

CHER MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-inclus des reçus du major J. M. Walsh pour $1,331.93, somme qui lui a été fournie pour la paie de la division B, conformément au contrat fait avec le département.

Veuillez placer ce montant, $1,331.93, formant, avec la commission additionnelle de 2½ pour cent, $33.30, une somme totale de $1,365.23, à notre crédit à la banque de Montréal, à Ottawa.

Nous avons, aujourd'hui même, transmis une copie de ce compte au sous-commissaire Irvine, à Fort-McLeod, Canada.

Votre, etc.,

J. G. BAKER ET CIE.

Au col. HUGH RICHARDSON,
Département de la justice,
Ottawa, Canada

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT-WALSH, T.N.O , 1er avril 1879.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie., m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division C de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon cammandement, pour le mois passé, la somme de treize cent trente et une piastres et quatre-vingt-treize centins, en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets de vingt-cinq centins	$ 80 93
Billets d'une piastre	751 00
do de deux piastres	500 00
	$1,331 93

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le département de la justice.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur,
Division B, P. à Ch. du N.O.

FORT-BENTON, T.M., 20 avril 1876.

MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-inclus pour être porté à notre crédit à la Banque de Montréal à Ottawa :

Un reçu du Col. A. G. Irvine, 1er avril 1876, pour	$1,372 75
Commission, 2½ pour cent	34 31
	$1,407 08

Livrés conformément au contrat fait avec le département de la justice à Ottawa, le 25 novembre 1875.

Veuillez placer ce montant à la banque de Montréal, conformément à l'article 5 du dit contrat.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

J. G. BAKER ET CIE.

Au col. H. BERNARD,
Département de la justice,
Ottawa, Ont.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT-MCLEOD, 1er avril 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie., m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division C de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de mille cent soixante-douze piástres et soixante-quinze centins en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets de vingt-cinq centins	$ 72 75
Billets d'une piastre	600 00
do de deux piastres	700 00
	$1,372 75

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le département de la justice.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT-BENTON, T. M., 2 mai 1876.

MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-inclus, pour être placés à notre crédit à la banque de Montréal, à Ottawa.

Un reçu de E. A. Brisebois pour mars	$823 00
do do payé extra	396 00
	$1,219 00
Commission, deux pour cent	30 47
	$1,249 47

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

J. G. BAKER ET CIE.

Au col. H. BERNARD,
Département de la justice,
Ottawa, Canada.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
STATION, FORT BRISEBOIS, 10 avril 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie., m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division F de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de huit cent vingt-trois piastres ($823), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit:

Billets de vingt-cinq centins	$ 50 00
do d'une piastre	473 00
do deux piastres	300 00
	$823 00

Conformément au marché qu'ils ont fait à cet effet avec le département de la justice.

E. BRISEBOIS,
Inspecteur, commandant la division F.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
STATION, FORT-BRISEBOIS, 10 avril 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie., m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division F de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon commandement, la somme de trois cent trente et une piastres et quatre-vingt-treize centins en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit:

Billets de vingt-cinq centins	$
Billets d'une piastre	146 00
do de deux piastres	250 00

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le département de la justice.

E. BRISEBOIS,
Commandant de la division F.

Certifié.
A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT-BENTON, T. M., 11 mai 1876.

MONLIEUR,—Nous vous transmettons ci-inclus

Un reçu de J. M. Walsh pour la paie d'avril.............	$1,248 90
1½ pour cent sur cette somme..	31 22
Total........	$1,280 12

Veuillez placer ce montant à notre crédit à la banque de Montréal, Ottawa.

Votre, etc.,

J. G. BAKER et CIE.,

Au col. H. BERNARD,
Département de la justice,
Ottawa.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT-WALSH, BUTTES DES CYPRÈS, 2 mai 1876.

Je certifie que J. G. Baker et Cie., m'ont livré ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "B" de la police à cheval du N.-O., placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de mille deux cent quarante-huit piastres et quatre-vingt-dix centins ($1,248.90), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets de vingt-cinq centins..................	$ 48 90
Billets d'une piastre	600 00
do de deux piastres...	600 00
	$1,248 90

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le département de la justice.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur,
Commandant la division "B."

FORT-BENTON, T. M., 18 mai 1876.

MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-inclus

Un reçu de l'inspecteur Brisebois pour la paie d'avril.....	$836 75
2½ pour cent. commission..	20 91
Total	$857 66

Veuillez payer ce montant à la banque de Montréal, Ottawa.

Votre etc.,

J. G. BAKER, et CIE.,
J. A. B.

Au col. H. BERNARD,
Ottawa, Ont.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,

STATION FORT-BRISEBOIS, 3 mai 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie., m'ont livré ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "F" de la police à cheval du N.-O., placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de huit cent trente-six piastres et soixante-quinze centins ($836.75), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets de vingt-cinq centins	$ 49 75
Billets d'une piastre	387 00
do de deux piastres	400 00

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le département de la justice.

E. A. BRISEBOIS,
Insp., commandant la division.

FORT BENTON, M. T., 14 juin 1876.

MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-joint pour être placé à notre crédit à la banque de Montréal, à Ottawa :

Un reçu de L. N. F. Crozier pour la paie de mai	$1,325 53
$2\frac{1}{2}$ pour cent, commission	33 13
Total	$1,358 66

Notre prochain paiement sera au 1er juillet, et sera suivant les termes du nouveau contrat, deux pour cent.

Votre, etc.,

J. G. BAKER et CIE.

Au col. H. BERNARD,
Département de la justice,
Ottawa.

Réquisition no. 149 du 26 juin à l'auditeur, $1,358.66.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST.

FORT-WALSH, T. N.-O., 1er juin 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie., m'ont livré ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "B" de la police à cheval du N.-O., placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de treize cent vingt-cinq piastres et cinquante-trois centins et demi ($1.325.53½), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets de vingt-cinq centins	$ 25 53½
Billets d'une piastre	700 00
do de deux piastres	600 00
Total	$1,325 52½

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le département de la justice.

L. N. F. CROZIER,
Surintendant et inspecteur,
Commandant à Fort-Walsh.

FORT-BENTON, T. M., 16 juin 1876.

MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-inclus, pour être placés à notre crédit à la banque de Montréal, à Ottawa.

Un reçu de A. G. Irvine pour la paie de mai	$1,189 01
do do extra	8 00
Reçu de E. A. Brisebois pour la paie de mai	742 25
	$1,939 26
Commission de 2½ pour cent	48 48
	$1,987 74

Votre, etc.,

J. G. BAKER ET CIE.

Au col. H. BERNARD,
Département de la justice,
Ottawa, Ont.

Réquisition à l'auditeur, no. 151, du 29 juin.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT-MCLEOD, 31 mai 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie., m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "C" de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de mille cent quatre-vingt neuf piastres et un centin ($1,189.01), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets de vingt-cinq centins	$150 00
Billets d'une piastre	823 00
" de deux piastres	216 00
Argent	01
	$1,189 01

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le département de la justice.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT-MCLEOD, 31 mai 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie., m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "F" (paie de travail) de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon commandement, pour le mois passé, huit piastres en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :

Billets d'une piastre $8 00

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le département de la justice.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

POLICE À CHEVAL DU NORD OUEST,
STATION, FORT-BRISEBOIS, 5 juin 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie. m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "F" de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de sept cent quarante-deux piastres et vingt-cinq centins ($742.25), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit:

Billets de vingt-cinq centins	$100 00
Billets d'une piastre	342 00
" de deux piastres	300 00

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le département de la justice.

E. A. BRISEBOIS,
Inspecteur, commandant la division.

FORT-BENTON, T. M., 18 juillet 1876.

MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-inclus pour être placé à notre crédit à la banque de Montréal, Ottawa.

Un reçu de A. G. Irvine pour la paie de juin	$1,425 44
Commission de deux pour cent	28 50
	$1,453 94

Vos, etc.,

J. G. BAKER ET CIE.

Au col. RICHARDSON,
Département de la justice,
Ottawa.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT-MCLEOD, 30 juin 1876.

Je certifie que MM. J. G. Baker et Cie. m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "C" de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon commandement, pour le mois de juin 1876, mille quatre cent vingt-cinq piastres et quarante-quatre centins ($1,425.44), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit:—

Argent	$ 0 19
Billets	75 25
Billets d'une piastre	850 00
" de deux piastres	500 00

Conformément au marché qu'ils ont fait à ce sujet avec le ministre de la justice.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT-BENTON, 22 juillet 1876.

MONSIEUR,—Nous vous transmettons ci-inclus pour être placé au crédit de notre compte avec la banque de Montréal, Ottawa :—

Un reçu de E. A. Brisebois pour la paie de juin..............	$918 25
Commission de 2 pour cent....................	18 36
	$936 61

Votre etc.,

J. G. BAKER ET CIE.

Au col. H. RICHARDSON,
Département de la justice,
Ottawa.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,

STATION, FORT CALGARY, 11 juillet 1876.

Je certifie que J. G. Baker et Cie. m'ont livré, ce jour, de la part du gouvernement du Canada, pour la paie de la division "F" de la police à cheval du Nord-Ouest, placée sous mon commandement, pour le mois passé, la somme de neuf cent dix-huit piastres et vingt-cinq centins ($918.25), en fonds du Canada, consistant en bons de la Puissance, comme suit :—

Billets de 25 centins..	$ 90 25
do d'une piastre..	582 00
do de deux piastres..	114 00
do quatre do	72 00
do cinq do	30 00
do dix do	30 00

Conformément au marché qu'ils ont fait a ce sujet avec le département de la justice.

E. A. BRISEBOIS,
Inspecteur, commandant la troupe.

FORT MCLEOD,

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 douz. de cadenas	6 00	24 00	
2 scies à deux mains..............................	7 50	15 00	
5 douz. manches de hache	5 00	25 00	
1 grande hache..............................	5 00	5 00	
1 erminette..............................	....	4 00	
1 scie de boucher..............................	....	3 50	
6 grandes bouilloires	3 00	18 00	
5 petites do	2 00	10 00	

Police à cheval du Nord-Ouest ; En compte avec J. G. Baker et Cie.—*Suite.*

	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	douz. grandes poêles à frire		15 00	
1	grosse d'assiettes en ferblanc ... par douz.	2 00	24 00	
1	do tasses do ... do	1 50	18 00	
63	couteaux et fourchettes	0 50	31 50	
1	douz. seaux en bois	0 50	6 00	
3	boîtes de graisse pour essieux	10 50	31 50	
18½	lbs. fil de fer	0 25	4 63	
2	plinthes	6 00	12 00	
6	cuvettes	2 00	12 00	
2	meules, 115 lbs.	0 10	11 50	
2	jeux d'attaches	2 50	5 00	
½	douz. houes pour jardin	18 00	9 00	
18	fourches à foin	1 50	36 00	
6	do à pommes de terre			
200	gallons d'huile de charbon	0 90	180 00	
6	caisses d'allumettes	8 00	48 00	
½	douz. rateaux en fer	18 00	9 00	
51¾	verges de flanelle	0 80	41 40	
36½	do	1 00	36 50	
1	Poêle à charbon, No. 6		30 00	
1	do No. 5		25 00	
2	Poêles de cuisine. No. 8, dessus mobiles, avec réservoir, pour cuisine		200 00	
1	Poêle de cuisine No. 99, dessus mobiles		110 00	
29	feuilles de tuyau	0 60	17 40	
1	balance à plateforme de Fairbank, No. 9		110 00	
1	grosse d'anneaux pour harnais ... par douz.	2 00	24 00	
2	do ... do	3 50	84 00	
1	grosse de licous ... do	4 00	48 00	
1	grosse effets de harnachements, 1¼-pouce	3 00	36 00	
1	do do 1-pouce, cuivre	2 00	24 00	
1	do do 7⅛-pouces, do	1 75	21 00	
1	do do ¾-pouce, do	1 25	15 00	
8	douzaines do 1⅛-pouce, do	2 00	20 00	
4	do do 1-pouce do	2 00	8 00	
6	do do ⅞-pouce do	1 50	9 00	
1½	grosse d'ornements en cuivre (pointes)	1 00	18 00	
1	égohine		3 50	
1	scie à refendre		3 50	
1	tourne-vis		1 50	
1	ciseau ½-pce		0 75	
1	do ⅝		1 00	
1	do ⅞		1 25	
1	do 1 pce.		1 50	
1	do 1½		2 00	
1	do 1⅝ à mortoise		1 50	
1	do 1¼ do		2 00	
1	niveau		3 50	
1	baril de blanc de plomb		6 00	
1	ciseau à main		2 50	
2	équerres	1 00	2 00	
1	rabot		2 00	
1	varlope		2 50	
7	mèches de tarières, assorties	0 75	5 25	
1	caisse		59 00	
1	copie "Ophthalmic Surgery"		3 50	
1	do "Parish Practical Pharmacy"		6 50	
10	vgs. serge blanche	2 50	25 00	
4½	douz. brosses en cuir pour chevaux	27 70	121 50*	
4½	do étrilles	7 50	33 75	
30	do feuilles d'écorce de chêne préparée	0 60	23 40	
89½	pds. cuir à empeignes	0 40	35 80	
4	peaux de veau	6 00	24 00	

Police à cheval du Nord-Ouest: En compte avec J. G. Baker et Cie.—*Suite.*

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
6 lbs. fil à souliers	2 00	12 00	
2 pièces garniture rouge	2 00	4 00	
3 lbs. B aloës	1 00	3 00	
3 do aloës du Cap	0 50	1 50	
8 oz. biniod : mercure	1 00	8 00	
3 oz. sulfate de fer	0 20	0 60	
3 do de cuivre	0 35	1 05	
½ oz. opium en poudre	15 00	7 50	
½ gallon alcool	5 00	2 50	
4 do esprit d'arnica	0 75	3 00	
4 do teinture de myrrhe	0 75	3 00	
3 do gentiane	0 50	1 50	
2 do ammoniaque	0 75	1 50	
1 canistre	....	0 50	
2 gallons teinture d'iode	1 25	2 50	
2 do esprit d'ammoniaque	1 00	2 00	
2 do do d'éther nitrique	1 00	2 00	
2 do éther sulfurique	1 25	2 50	
3 do soufre	0 25	0 75	
½ do bol armenia	1 00	0 50	
1 do craie pure	....	0 75	
1 do gomme de catechu	....	0 75	
2 do teinture do	1 00	2 00	
2 do térébenthine	0 35	0 70	
1 oz. chlor : zinc	....	1 00	
½ pinte d'huile de croton	5 00	2 50	
1 do do de ricin	....	1 25	
2 do gingembre	0 75	1 50	
2 bâtons de caustique	0 35	0 70	
2 lbs. salpêtre	0 50	1 00	
2 grosses de bouchons de liége	0 75	1 50	
2 douz. fioles en verre	2 50	5 00	
1 verre gradué de 2 oz	....	0 75	
1 mortier et pilon	....	2 50	
1 paire de balances	....	14 00	
4 boîtes de graisse pour essieux	10 50	42 00	
1 baril pommes sèches, 317 lbs	0 18	39 06	
2,489 lbs. lard fumé	0 17	423 13	
150 do tabac	0 90	135 00	
50 do hygleside	1 00	50 00	
100 do clous pour fers à cheval	0 35	35 00	
600 do savon	0 11	66 00	
45 gallons vinaigre	1 20	54 00	
59⅙ douz. poudre à levain	3 00	177 50	
2 grosses gingembre de la Jamaïque	60 00	120 00	
20 gallons d'huile de pied de bœuf	2 50	50 00	
10 do do graine de lin crue	2 50	25 00	
10 lbs. plâtre de Paris	0 20	2 00	
4 lampes No. 3	2 00	8 00	
4 réflecteurs 12-pcs	1 50	6 00	
6 becs O. S., No. 3	0 75	4 50	
6 douz. cheminées No. 3	4 00	24 00	
1 grosse mèches No. 3	....	2 50	
4 douz. lampes portatives	6 00	24 00	
12 becs No. 1	1 50	18 00	
3 grosse mèches No. 1	1 25	3 75	
1 rabot Plumster	....	3 00	
1 rabot ¾ pouce	....	1 00	
1 do 1¼ pouce	....	1 50	
1 do 1½ pouce	....	0 75	
1 do ½ pouce	....	1 00	
1 bouvet et des mèches	....	6 50	
1 rabot ¾ pouce O.C	....	1 50	

Police à cheval du Nord-Ouest: En compte avec J. G. Baker et Cie.—*Suite.*

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1 rabot à moulures O. G., 1-pc		1 75	
5/12 douz. marteaux	16 00	6 65	
1 fer à contourner Hamner		1 50	
1 vilebrequin et mèches		8 00	
½ douz. limes à scie	4 00	2 00	
1 scie passe-partout	1 00	1 00	
1 jeu de ciseaux à douille		7 00	
1 gouge à mortaise		1 00	
3 gouges simples	0 25	0 75	
1 règle en buis, 2pds		1 00	
1 poinçon		0 15	
1 rabot, 4 pcs		2 50	
1 jeu de bouvets		6 00	
1 varlope		3 00	
1 scie à tenon, 15-pce		2 25	
1 petite hache		1 00	
1 tourne-vis		0 50	
1 jeu de tarières, ½ pce. à 2 pcs		8 50	
½ douz. limes coniques	4 00	2 00	
1 paire de compas en acier		1 25	
1 équerre do		2 50	
1 fausse équerre		0 75	
½ douz. vrilles assorties	1 50	0 75	
½ do alênes	1 00	0 50	
1 vis d'établi		3 00	
2 paires verrins	1 50	3 00	
1 douz. paires de gonds, 5 pouces		3 00	
1 do do 6 do		4 00	
1 do do 6 do		5 00	
2 do do 8 do	6 00	12 00	
1½ do do 10 do	16 00	24 00	
16 grosses vis; 4 grosses à 75 cts., 4 grosses à $1.00, 4 grosses $1.50 et 4 grosses à $2.00		21 00	
2 paires poignées pour scies	1 00	2 00	
6 grands fours à cuire	4 50	27 00	
2 doz. brosses pour les bœufs	3 00	6 00	
47½ lbs. fil de fer, No. 10	0 22	10 45	
1 pince de fer		6 00	
½ douz. lanternes, chaque	2 00	12 00	
9 cuvettes	2 00	18 00	
4 douz. balais	7 50	30 00	
84 couteaux et fourchettes	0 50	42 00	
4 serrures	4 00	16 00	
4 do	2 50	10 00	
1⅓ douz. serrures	24 00	32 00	
42 câble de 42 pieds (2 chaînes)	0 30	12 60	
250 lbs. oignons desséchés	0 62½	156 25	
110 do cuir à semelle	0 60	66 00	
66½ do à harnais	0 75	49 87	
44 do à bordure	0 75	33 00	
17 douz. serviettes	6 00	102 00	
24 lbs. gingembre	0 60	14 40	
2 douz. brosses à souliers	9 00	18 00	
2 grosses cirage de Mason	18 00	36 00	
100 entraves	4 00	400 00	
48 lbs. moutarde pure	0 70	33 60	
2 douz. manches de tarières	3 00	6 00	
4 scies	3 00	12 00	
950 lbs. thé	0 70	665 00	
			$5,183 59
*Erreur sur 4½ douz. brosses pour chevaux			3 15
			$5,186 74

Certifié.

HELENA, mars 1876. JAMES F. McLEOD.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, FORT-MCLEOD : Acheté de J. G. Baker Cie.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
134 lbs. de café	0 28	37 52	
100 do de sel	0 07	7 00	
1 11/12 douz. de grosses haches	18 00	34 50	
396 lbs. fer de diverses qualités	0 12½	49 50	
800 fers à cheval	11 00	88 00	
25 lbs. clous pour fers à cheval	0 35	8 75	
2 paires de tenailles pour forgeron		4 00	
1 calfat		1 50	
6 râpes	5 50	9 00	
1 emporte-pièce		1 25	
½ douz. limes demi-rondes de 12 pouces	12 00	6 00	
1 douz. crochets et crampes		4 50	
1 do cadenas		6 00	
50 vis à voiture de 2½ pouces	0 08	4 00	
50 do 3 do	0 10	5 00	
25 do 4 do	0 12½	3 13	
25 do ¼ et ½ pouce	0 06	1 50	
4 douz. de pointes diverses	1 50	6 00	
4 grosses de vis de ½ pouce	1 50	3 00	
1 do do 1¼ do		1 25	
1 do do 1 do		1 00	
1 do do 2½ do		1 75	
6 pelotons de corde de ⅜ et ⅝ pouce, 346 lbs	0 20	69 20	
12 plastrons	0 25	3 00	
3 essuie-mains	2 00	6 00	
3 chevilles carrées	0 75	2 25	
9 barils de chevilles	0 50	4 50	
1,962 lbs. lard fumé	0 17	333 54	
1,002 do jambon	0 17	170 34	
100 gallons de sirop	1 30	130 00	
2 boîtes de vitres 10 × 12	7 50	15 00	
11½ lbs. mastic	0 15	1 73	
½ douz. serrures de porte	1 50	9 00	
113½ lbs. cuir noir	0 55	62 43	
89 do do blanc	0 60	53 40	
6 châssis	1 00	6 00	
207¼ sacs de fleur	4 25	879 75	
536 sacs d'avoine, 50,736 lbs	0 06½	3,297 84	
			$5,328 13

HELENA, 14 mars 1876.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, FORT MCLEOD : Acheté de J. G. Baker et Cie.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
2 douz. limes de 14 pouces	15 00	30 00	
1 carreau pour tailleur		7 00	
½ douz peaux de mouton	18 00	9 00	
3 lbs. rivets en cuivre	1 00	3 00	
1 douz. limes de 1 pouce pour égohines		3 50	
1 do do do		3 00	
5 douz. pipes	4 50	22 50	
3 do cordes pour lits	4 50	13 50	
1 do papiers de broquettes coupées		1 00	
4⅙ douz. assiettes en ferblanc	2 00	8 33	
1 do plastrons		4 50	
1 grosse de vis ½ pouce		1 25	
1 do ¼ do		1 00	
12 douz. crayons de plomb	0 75	9 00	
2 douz. porte-plumes	0 75	1 50	
7 lampes portatives	0 75	5 25	
5 do à pieds	1 50	7 50	
6 douz. mèches de lampes	0 25	1 50	
6 bouteilles d'encre d'une pinte	1 00	6 00	
6 do do rouge	0 50	1 50	
6 serrures	0 50	3 00	
2½ douz. feuilles de papier sablé	0 50	1 25	
8 lbs étoupe	0 25	2 00	
8 lbs. résine	0 20	2 00	
1 mesure de tailleur de 1 pouce		0 75	
4 lbs. fil bleu	2 50	10 00	
2 lbs. fil brun	2 50	5 00	
2 douz. tasses en ferblanc	1 50	3 00	
3 boîtes de graisse à essieux	10 50	31 50	
12 grands chaudrons	3 00	36 00	
4 douz. cheminées de lampes	3 00	12 00	
6 do do	3 00	18 00	
1 poêle de cuisine complet		60 00	
5 feuilles de tuyau	0 60	3 00	
2 barils de clous de 8	10 50	21 00	
8 mains de papier petit format	0 40	3 20	
2 douz. paquets de mine pour poëles	1 50	3 00	
½ douz. de pelles L H.	21 00	10 50	
1 carb. ammonia		0 60	
1 bouteille		0 50	
½ mur. ammonia	0 50	0 25	
1 bouteille		0 25	
2 oz. huile de canelle	0 30	0 60	
20 lbs. graine de lin préparée	0 20	4 00	
1 caisse		0 25	
1 lb. glycerine		1 25	
1 lb. bitar. potass		1 00	
2 lbs. sels de la Rochelle	0 60	1 20	
2 lbs. d'orge	0 25	0 50	
½ douz. conserves alimentaires	7 50	2 50	
40 bouteilles de 32 oz. d'eau-de-vie, 3⅓ douz	35 00	116 66	
2 lbs. chocolat de Baker	0 50	1 00	
2 lbs. farine	0 30	0 60	
1 lbs gélatine		2 75	
2 lbs. tapioca	0 25	0 50	
10 verges de tuyau en caoutchouc	0 40	4 00	
1 douz. tuyaux à épreuve		1 00	
1 "Dispensaire des Etats-Unis," 1869		6 00	
2,077 lbs. d'avoine	0 06½	135 00	
36 châssis	1 00	36 00	
10,000 lbs. pommes de terre	0 05	500 00	
Total			$1,181 44

Date de l'envoi, 5 octobre 1875.

Certifié. JAMES F. McLEOD.

13 mars 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, FORT MCLEOD : Acheté de J. G. Baker et Cie.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
2 lanternes		4 75	
5 mèches de tarière	0 50	2 50	
1 petite hache		1 25	
2 douz. de vis		0 50	
1 crampon		4 50	
3 boulons		1 50	
1 tourne-vis		0 75	
1 tourne-à-gauche		4 00	
3 lbs. de corde		0 75	
1 poêle de camp		6 00	
1 tirette brevetée pour tuyau		0 75	
1 feuille de ferblanc pour tuyau		0 25	
1 calepin		2 50	
2 4-qr. livres d'entrées		3 00	
1 6-qr. registre		2 75	
5 gals. cognac d'Ansbach (chirurgien)		51 00	
Total			$86 75

Helena, 13 mars 1876.

JAMES McLEOD.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, BUTTES DES CYPRÈS : Acheté de J. G. Baker et Cie.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
6 lbs. aguitiguépa de Taylor	0 75	4 50	
3 do amidon	0 25	0 75	
7 do esprits de nitre	0 75	5 25	
3½ do ether. sul.	1 25	4 37	
8 oz. sulf. quinine	3 25	26 00	
4 lbs. vin. ipecac.	1 00	4 00	
4 lbs. acide carbolique, crystall.		1 50	
2 oz. chloral hydy	0 25	0 50	
5 vgs. sparadrap	1 25	6 25	
4½ gals. eau-de-vie	7 00	31 50	
2 do alcool	4 00	8 00	
1 lb charpie		2 50	
½ douz d'aiguilles		1 00	
½ do No. 1 seringues	9 00	4 50	
½ lb capsicum P. O.	1 00	0 50	
6 do hyoyam. tinct.	1 00	6 00	
5 do syrop de scille	1 00	5 00	
2 do tinct. capsicum	1 00	2 00	
6 do opii	2 50	15 00	
8 do do comp	1 25	10 00	
8 do ipecac. pulv.		1 75	

POLICE A CHEVAL DU N.-O., BUTTES DES CYPRÈS: Acheté de J. G. Baker et Cie.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1 lb. oxyde zinc	....	0 75	
1 do bitar. potass	....	1 00	
1 do poudres de Dover	....	2 50	
1 gal. huile de térébenthine	....	2 00	
½ lb. empl. canthar	2 00	1 00	
½ do Pulv. Rhei	2 00	1 00	
½ do teinture d'iode	2 00	1 00	
4 do do arnica	0 75	3 00	
6 do do de fer	0 80	4 80	
5 do gingembre moulu	0 50	2 50	
8 oz. tinct. myrrh	....	1 00	
6 do caustique lun	1 50	9 00	
1 douz. bucbu	....	15 00	
6 lbs. savon de Castille	0 40	2 40	
5 do huile de ricin	0 40	2 00	
5 do sels d'Epsom	0 15	0 75	
3 do glycerine	1 25	3 75	
1 do tinct. nux vomica	....	2 00	
½ do acet de plomb	1 00	0 50	
½ gal. huile douce	2 50	1 25	
1 lb. acacia P. O.	....	1 50	
4 do fluide ext. myrrh comp.	2 50	10 00	
2 do syrop sarass	0 75	1 50	
2 do vin. colchici	1 00	2 00	
½ do camphre	1 00	0 50	
2 douz. sucre de citron	5 00	10 00	
10 do amidon, blé	0 25	2 50	
1 bassinoire	....	2 50	
8 boîtes, barillet et dame-jeanne	....	9 50	
5 lbs. prunes vig	1 00	5 00	
8 do lard fumé, rations	0 17	1 36	
1 do sucre, do	....	0 17	
½ do thé vert, do	1 20	0 60	
8 do biscuits, do	0 15	1 20	
28 do savon de Castille, rations	0 40	11 20	
10 do lard fumé, do	0 17	1 70	
10 do pain, do	0 15	1 50	
½ do thé impérial, do	1 20	0 60	
1 canistre de sirop, do	....	1 00	
2 lbs. de sucre, do	0 17	0 34	
5,000 do pommes de terre	0 05	250 00	
4 boîtes marinades	8 65	34 60	
1 do Q. O. sauce aux tomates	....	5 75	
1 do L. & P. Wor. sauce	....	23 00	
2 do 2½ coings	13 78	27 56	
5 do 2½ pêches	13 78	68 90	
5 do poires	13 78	68 90	
3 do 2½ groseilles	13 78	41 34	
2 do fraises	13 78	27 56	
1 do framboises	....	12 67	
2 do raisin de Corinthe	13 78	27 56	
2 do abricots	13 78	27 56	
1 do raisins	....	13 20	
2 do gelée de gadelle	13 01	26 02	
2 do coings	13 01	26 02	
3 do pois sucré	11 24	33 72	
5 do pommes de terre, douce	10 40	52 00	
3 do tomates	9 90	29 70	
1 do miel	....	12 90	
1 do marmelade à l'orange	....	13 07	
1 do do française	....	7 30	
3 doz. gelée d'orange	6 63	19 89	
3 do do de citron	6 63	19 89	

POLICE À CHEVAL DU N.-O., BUTTES DES CYPRÈS : Acheté de J. G. Baker et Cie.

Articles.	Taux.	Montant.	Total
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 caisses d'anneaux de cuivre de ½ pouce	4 00	16 00	
4 do ¼ do	3 50	14 00	
4 do 1 do	3 00	12 00	
4 caisses de licoux	4 00	16 00	
4 do boucles en cuivre de 1¼ pouce	3 00	12 00	
4 do do 1 do	2 00	8 00	
4 do do ⅛ do	1 75	7 00	
4 do do ¾ do	1 25	5 00	
2 do do ⅝ do	1 00	2 00	
2 do rouleaux en cuivre 1⅛ do	2 50	5 00	
2 do do 1 do	2 00	4 00	
2 do do ⅞ do	1 50	3 00	
4 ornements en cuivre	1 00	4 00	
1 chaudière No. 7		6 50	
3 lèchefrites	1 50	4 50	
1 cuillère à pot de ½ gallon		1 25	
1 carreau de tailleur		7 00	
Total			$1,259 10

Envoi, 8 novembre 1875.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

Les fruits confits, inclus dans ce compte, n'entrent pas dans la liste des articles de Baker ; ils venaient de la Californie, et furent fournis en vertu d'un marché particulier entre Walsh et Baker, et sont entrés comme remboursement.—J. F. M.

POLICE À CHEVAL DU N.-O., BUTTES DES CYPRÈS: Acheté de J. G. Baker et Cie.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1½ douz. brosses	27 00	94 50	
3½ douz. étrilles	7 50	26 25	
4 douz. mors en acier poli émaillé	21 00	84 00	
2 lbs. rivets en cuivre de 1 pouce	1 50	3 00	
1½ pied de cuir à reliure breveté	0 50	0 75	
1 poignard de 6 pouces, cadre en fer		10 00	
1 paire bouliniers pour selliers		2 00	
2 douz. aiguilles à colliers	2 00	4 00	
2½ douz. aleines	0 50	1 25	
1 douz. seaux en bois		6 00	
3 lbs. biscuits, rations	0 15	0 45	
3 boîtes de sardines, rations	0 50	1 50	
1 boîte poudre, 13¾ douz	9 00	123 75	
7 sacs de chaux, 853 lbs	0 04	34 12	
1 baril de clous de 10 pouces		10 50	
600 lbs. savon, 10 boîtes	0 11	66 00	

POLICE À CHEVAL DU N.-O., BUTTES DES CYPRÈS : Acheté de J. G. Baker et Cie.

	Articles	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
12	lbs. gingembre	0 60	7 20	
14	bœufs, 9,800 lbs	0 07½	735 00	
1	lb. écheveaux de soie à coudre		13 00	
10	paquets d'aiguilles	0 12½	1 25	
5	lbs. sucre, rations	0 20	1 00	
2	lbs. thé vert, rations	1 25	2 50	
8	boîtes fruits confits, rations	0 50	4 00	
2	boîtes d'allumettes	0 12½	0 25	
1	sac de sel		0 50	
15	lbs. d'oignons	0 06	0 90	
1	lb. chandelle	0 30	0 30	
10	rations de pain	0 25	2 50	
1	gall. huile de charbon		1 80	
1	gallon d'huile		0 75	
9	lbs. corde	0 25	2 25	
1	feuille de tôle pour poêle		4 00	
4	coudes de tuyau	0 25	1 00	
2	rabots à moulures	1 00	2 00	
1	sablier		1 00	
1	lot de morceaux de fer		1 00	
1	râpe		1 00	
1	barre de fer		1 25	
1	pince de lampe		1 50	
1	crochet de forme		0 50	
1	lb. de cire		0 75	
2	couteaux		1 25	
5	paires de formes	1 00	5 00	
7	lbs. clous	0 40	2 80	
2	marteaux	0 50	1 00	
1	paquet soies de cochon		0 50	
1	lb. fil		1 00	
1	d'éperons		0 25	
	Aleine		1 50	
	Change sur ci-dessus, acheté par le major Walsh à Helena		8 50	
1	lanterne		2 50	
20	lbs. biscuits	0 15	3 00	
16	lbs. jambon	0 20	4 00	
1	cafetière		0 50	
				$1,286 77
	RATIONS, septembre 1875.			
1	poêle		1 50	
10	lbs. biscuits		2 00	
2	boîtes fruits confits		0 70	
2	tasses		0 50	
2	lbs. sucre		0 40	
8	lbs. lard fumé		1 60	
3	lbs corde	0 25	0 75	
1	bouteille d'huile de ricin	0 50	0 50	
				$7 95
	Total			$1,294 72

Date de l'envoi, 8 novembre 1875.

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Commissaire.

HELENA, 13 mars 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, FORT WALSH : Acheté de J. G. Baker et Cie.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 doz. musettes	15 00	60 00	
1 siphon en fer		4 50	
10 lbs. rivets en cuivre	1 25	12 50	
1 doz. mors de bride		9 00	
1 verre gradué de 1 oz.		1 00	
1 mortier		1 50	
1 livre, 9 pcs		2 00	
5 vgs. de charpie	0 50	2 50	
			93 00
1 jauge tranchante			7 50
			$100 50

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, BUTTES DES CYPRÈS : Acheté de J. G. Baker et Cie.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 poêles de chauffage	17 50	175 00	
60 feuilles de tuyau	0 60	36 00	
1 couteau à foin		2 50	
1 morceau de zinc, 36 × 40		3 00	
8 canistres d'huile raffinée, 2 gallons	1 25	2 50	
41 lbs. de cuir	0 55	22 55	
50 do do	0 60	30 00	
			$271 55

Date de l'envoi, 24 septembre 1875.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, BUTTES DES CYPRÈS : Acheté de J. G. Baker et Cie.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.
2	lbs. bois de campêche	0 50	1 00	
½	lb. couperose	0 50	0 25	
2	douz. mine de plomb	1 50	3 00	
2	brosses à poêle	0 75	1 50	
2	poêles de chauffage	17 50	35 00	
8	lampes à pied	1 50	12 00	
3	douz. mèches de lampes	0 25	0 75	
8¾	lbs. de mastic	0 15	1 31	
1	douz. de chminées de lampes		3 00	
4	limes pour scies	0 75	3 00	
2	canistres d'huile de charbon	1 50	3 00	
1	gal. d'huile de graine de lin		3 00	
1	do térébenthine		1 50	
10	serrures pour portes	1 50	15 00	
1	barillet de blanc de plomb		6 00	
2	doz épingles à linge	0 25	0 50	
3	do crayon en plomb	0 75	2 25	
6	limes rondes	0 50	3 00	
1	doz. fil 3-cordes		3 00	
2	pinceaux	1 50	3 00	
4	paires de vilebrequins	0 25	1 00	
1	fer turc		2 00	
1	douz. bout. de mucilage		4 50	
1	morceau de zinc, 72 × 40		3 00	
2	lbs. thé Oolong, rations	0 70	1 40	
4¾	do sucre, do	0 17	0 81	
54	do biscuit dur, do	0 15	8 10	
1	do sel, do		0 07	
51	do bœuf, do	0 10	5 10	
2	tamis	1 00	2 00	
1	paquet de broquettes		1 00	
3	pièces de corde à drisse	0 50	1 50	
7½	do do	0 25	1 87	
1	douz. canistres à l'huile	0 75	9 00	
1	do paquet de broquettes		1 00	
4	lbs. borax	0 75	3 00	
6	râpes de maréchal	1 50	9 00	
6	limes pour scies à refendre	0 75	4 50	
1	morceau de tissu de fil de fer		2 50	
3	couteaux de maréchal ferrant	1 50	4 50	
1	baril pour l'eau		5 00	
2	poêles sourds	6 00	12 00	
1	jeu d'outils pour forgerons		90 00	
				$273 91

Date de l'envoi, 8 novembre 1875.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, FORT EDMONTON : Acheté de J. G. Baker et Cie.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
215 lbs. de café	0 28	60 20	
900 do de sucre, 5 sacs	0 17	153 00	
20 do de poivre noir	0 45	9 00	
900 do de sel, 9 sacs	0 07	63 00	
498 do de pains bis	0 13½	67 23	
2 poëles de cuisine No. 90	60 00	120 00	
2 poëles	30 00	60 00	
24 feuilles de tuyaux	0 50	12 00	
4 coudes	0 60	2 40	
1 boîte de pommes sèches, 187 lbs	0 18	33 66	
2 lanternes	2 50	5 00	
2 caisses d'huile de charbon, 10 gallons	0 90	9 00	
1 boîte de chandelles, 40 lbs	0 30	12 00	
2 poëles sourds, russes	6 00	12 00	
3,445 lbs. lard fumé	0 17	585 65	
2 138-lb. caisses de thé Young Hyson	0 90	124 20	
56 lbs. de thé du Japon	0 80	44 80	
400 do de fèves	0 09½	38 00	
448 do riz	0 14½	64 96	
6 boîtes de savon, 360 lbs	0 11	39 60	
6 lampes	1 00	6 00	
1 grosse de mèches	....	2 50	
6 douz. de cheminées	3 00	18 00	
			$1,542 20

Montant du compte	$1,542 20
Moins, surcharge sur le thé	33 20
Montant alloué à Baker et Cie	$1,509 00

Date de l'envoi, 24 septembre 1875.

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, RIVIÈRE A L'ELAN: Acheté de J. G. Baker et Cie.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
108 lbs. de café	0 28	30 24	
500 do de sucre, 5 sacs	0 17	85 00	
10 do de poivre noir	0 45	4 50	
500 do de sel	0 07	35 00	
302 do de pain	0 13½	40 77	
1 poële de cuisine, No. 90		60 00	
1 poële		30 00	
12 feuilles de tuyaux	0 50	6 00	
2 coudes	0 60	1 20	
100 lbs. de pommes sèches	0 18	18 00	
1 barillet d'huile de charbon, 10 gallons	0 90	9 00	
1 boîtes de chandelles, 39 lbs	0 30	11 70	
1 poële sourd, russe		6 00	
6 paires de pentures	1 25	7 50	
1,723 lbs. de lard fumé	0 17	292 91	
2 caisses de thé Young Hyson, 112 lbs	0 70	100 80	
55 lbs. de thé du Japon	0 70	44 00	
200 do de fèves	0 09½	19 00	
218 do de riz	0 14½	31 61	
15 gallons de sirop	1 30	19 50	
3 boîtes de savon, 180 lbs	0 11	19 80	
3 lampes	1 00	3 00	
½ grosse de mèches	2 50	1 25	
1 lanterne		2 00	
6 douz. cheminées	3 00	18 00	
4 châssis, 10×12	1 00	4 00	
1 boîte de vitres, 10×12		7 50	
1 grosse de vis, ½ pouces		1 50	
6 douz. de serrures	1 50	9 00	
			$918 78

Montant de compte	$918 78
Moins, surcharge sur du thé	27 90
Montant alloué à Baker et Cie	$890 88

Date de l'envoi, 24 septembre 1875.

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, RIVIÈRE A L'ARC: Acheté de J. G. Baker et Cie.

	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
4	barils de clous de 10 d	9 50	38 00	
2	do 12 d	9 50	19 00	
2	do 8 d	10 00	20 00	
1	soufflet de forge		42 50	
1	grosse de vis de 1¼ pouce	1 50	4 50	
2	do 1¼ do	1 25	2 50	
1	do 2½ do		1 75	
1	douz. de fourches à foin		15 00	
4	pics et manches	2 50	10 00	
1	douz. de pelles à longs manches		21 00	
3	poëles	30 00	90 00	
1	douz. de lampes		12 00	
2	lampes à pied	2 25	4 50	
6	douz. de cheminées	3 00	18 00	
18	feuilles de tuyaux	0 60	10 80	
3	poëles sourds	6 00	18 00	
1	biche, 133 lbs	0 20	26 60	
1	barre de fer		1 50	
1	étau, 61 lbs	0 20	12 20	
1	jeu de serrures		12 00	
1	do 37 do		7 50	
1	marteau à deux mains, 10¼ lbs	0 20	2 05	
1	marteau No. 4		2 00	
1	1¾ lbs de fer 48 lb	0 60	1 05	
4	limes plates à biseau de 14 pouces	1 25	5 00	
6	do demi-rondes de 12 pouces	1 00	6 00	
2	do plates do	1 00	2 00	
6	do do de 6 pouces	0 50	3 00	
2	tenailles	2 00	4 00	
1	paire de pinces		1 50	
2	paires de tenailles en fer	1 50	3 00	
4	boîtes de vitres, 10 x 12	7 50	30 00	
28	lbs. de mastic	0 15	4 20	
1	douz. de serrures pour portes		12 00	
1	grosse de mèches		3 00	
6	châssis	1 00	6 00	
				$472 15

Date de l'envoi, 24 septembre 1879.

Certifié,

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars 1876.

(Copie.) *Foin livré à Fort-Walsh.*

150 tonnes........ $22 50 ——— $3,375 00

Certifié,

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars 1876.

Le contrat pour ce foin fut fait par l'inspecteur Walsh; $22.50 était la somme convenue. La raison pour laquelle ce foin a coûté si cher est qu'il fallait construire un chemin à travers les Buttes des Cyprès. Le prix sera beaucoup moins élevé cette année.

JAMES F. McLEOD.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST: En compte avec J. G. Baker et Cie.

COMPTE DE MARCHANDISES.

			$ cts.	$ cts.	$ cts.
8 oct...	9	verges de coutil	0 25	2 25	
8 do ..	10½	peaux de vache		7 50	
8 do ..	1	bouteille d'huile de ricin		0 50	
10 do ..	15½	lbs. de suif		2 33	
15 do ..	2	bouteilles d'encre rouge		2 00	
18 do ..	2	do d'huile de ricin		1 00	
18 do ..	1	paire de gonds		1 50	
18 do ..	½	douz. de haches		15 00	
18 do ..	1	scie à deux mains		8 00	
18 do ..	1	canistre de graisse à essieux		1 50	
20 do ..	2	caisses de thé, 100 lbs		70 00	
22 do ..	29¼	douz. de poudre à levain		91 16	
22 do ..	15	do do		46 34	
25 do ..	1	ligne à marquer		0 50	
25 do ..	14	oz. d'onguent mercuriel		7 00	
29 do ..	1	bouteille d'huile de ricin		0 50	
6 nov..	35	châssis		35 00	
6 do ..	1	caisse de thé, 72 lbs		50 40	
6 do ..	322	vgs. de coutil		80 50	
6 do ..	500	cartouches de Smith et Wesson		20 00	
6 do ..	308	vgs. de coutil		77 00	
6 do ..	1	bouteille d'huile		0 50	
10 do ..	24	vis		0 50	
10 do ..	1	cadenas		1 00	
15 do ..	1	do		1 00	
16 do ..	10	lbs. de lard		3 00	
16 do ..	26	vgs. de toile		10 40	
16 co ..	½	écheveau de fil		1 50	
16 do ..	22½	verges de toile		9 00	
16 do ..	500	broquettes en cuivre		1 75	
18 do ..	2	lanternes		3 00	
18 do ..	250	broquettes en cuivre		0 87	
22 do ..	98½	de toile		49 40	
22 do ..	7	rouleaux de fil		1 75	
7 déc..	150	lbs. de farine d'avoine		22 50	
7 do ..		Messager métis envoyé aux Buttes des Cyprès		10 45	
10 do .	1	serrure de boîte		1 00	
11 do ..	1	douz. de carnets		6 00	
11 do ..	10	lbs de clous		2 50	
11 do ..	2	cadenas		1 50	
24 do ..	2	poêles à charbon, 1 @ $35, 1 @ $30		65 00	
27 do ..	6	feuilles de tuyaux		3 60	
27 do ..	6	do		4 20	
28 do ..	9	do		5 40	
29 do ..	1	do		0 60	
30 do ..	2	livres de compte		5 00	
Nov.		Payé le compte chez Kuyer's		4 50	
do		do John		3 00	
do		do Spitzster		3 00	
3 jan..	2	mains de papier		0 80	
3 do ..	400	paires de mocassins		400 00	
3 do ..	665	lbs. de lard séché		113 05	
3 do ..	5	sacs de sucre, 500 lbs		85 00	
Sept..	119	lbs. de tabac		114 24	
do ..	3,975	do avoine		258 37	
17 do ..	50	do tabac		48 00	
23 do ..	50	do do		48 00	
4 oct ..	404	do do		387 84	
					$2,197 20
4 do ..	92	do thé			64 40
					$2,261 60

Certifié.

H. W. ROWAN.

Certifié.

HELENA, 13 mars 1876. JAMES F. McLEOD.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dr. : A Frederick Wachter.

PROVISIONS POUR LE FORT KIPP.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
2½ galls. d'huile de charbon	3 00	7 50	
150 lbs. de viande sèche	5 00	7 50	
150 do do grasse, à 10c. par lb.		15 00	
300 do fleur, à $25 par baril		75 00	
½-tonne de foin, à $25 par tonne		12 50	
			$117 50

Reçu paiement, par ordre, J. G. Baker et Cie.

G. F. WATCHER.

Les provisions ci-dessus désignées ont été consommées par un détachement cantonné au Fort Kipp, sous le commandement de l'inspecteur Brisebois. Watcher était, dans le temps, prisonnier sous la garde de la police à cheval du Nord-Ouest. La rareté et le coût des denrées dans cette région pendant cet hiver furent les causes des prix élevés qu'on a dû payer. Le prix de la farine était alors de $40 à $45 par cent livres.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie., Dt.

Articles.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.
Payé, une traite en or, Major Walsh (pièce justificative perdue)	91 40	
do do do	2 50	
do do do	83 90	
do do do	50 10	
do do do	40 00	
do do do	30 00	
do Col. McLeod do certifié par J. F. M.	117 50	
		$415 40

Les pièces justificatives ci-dessus furent perdues en envoyant la malle entre le Fort McLeod et Benton ; et nous nous engageons à en produire des doubles.

J. G. BAKER et Cie.

Je n'ai aucun doute sur l'exactitude de tout ce compte et je recommande qu'il soit acquitté.

JAMES F. McLEOD.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : A J. G. Baker,

COMPTE DE MARCHANDISES, RIVIÈRE A L'ARC.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	cts.	cts.	$ cts.
6 manches de haches		4 50	
5 lbs. tabac		5 00	
4 do sucre		1 25	
10 do biscuit dur		3 00	
2 do café		1 00	
3 mains de papier à lettre		1 20	
2 paquets d'enveloppes		0 80	
1 do de moutarde		1 00	
4 lbs. graisse à essieux		4 00	
1 bouteille d'encre		0 25	
5 lbs. tabac		5 00	
2 do café		1 00	
3 do sucre		1 00	
104 do biscuit dur		23 92	
7 paires de gonds	0 75	5 25	
1 robe		4 00	
4 do		28 00	
1 do		7 00	

HELENA, 13 mars 1876.

JAMES F. McLEOD.

FORT McLEOD, 10 février 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST. En compte avec J. G. Baker et Cie.

5,765 lbs. d'avoine, expédiées le 25 septembre, à 6½ cents. $374 72

Certifié,

HENRY ROWAN.

Certifié,

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
FORT MCLEOD, 10 février 1876.

Train de Jenkins; charriage de 40,911 lbs. de fret jusqu'à la rivière à l'Elan, à 2 centins	$818 22
Train de Cathers; charriage de 42,940 lbs. de fret jusqu'à la rivière à l'Arc, à 1 centin	429 46
Benton avec une paire de chevaux; charriage de 2,300 lbs. de fret jusqu'à la rivière à l'Arc, à 1 centin	23 00
Lesan et paire de chevaux; charriage de 2,500 lbs. de fret jusqu'à la rivière à l'Arc, à 1 centin	25 00
Samples; charriage de 16,639 lbs. de fret jusqu'à la rivière à l'Arc, à 1 centin	166 39
Davis; charriage de 6 000 lbs. de fret jusqu'à la rivière à l'Arc, à 1 centin	60 00
	$1,522 07

Certifié, conformément au marché.

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars 1876.

FORT MCLEOD, 11 février 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: En compte avec J. G. Baker et Cie.
169 tonnes de foin, à $15 .... $2,537 00

Certifié,

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars 1876.

FORT MCLEOD, 1er novembre 1875.

Reçu de MM. J. G. Baker et Cie., en compte avec la police à cheval du Nord-Ouest, au Fort McLeod, cent soixante-neuf tonnes et soixante-sept pieds de foin.

Par ordre,

J. R. JACKSON.

FORT MCLEOD, B.P., 8 février 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: En compte avec J. G. Baker et Cie.
123 tonnes et 24 pieds de foin, livrés à la rivière à l'Arc, au cap Brisebois, à $15 par tonne, $1,845.71.

Certifié,

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars, 1876.

RIVIÈRE A L'ARC, 6 décembre 1875.

Reçu de James Scott, soixante-trois mille pieds de foin, livrés à ce poste (63,000 pieds.)

J. A. BRISEBOIS,
Inspecteur, commandant la division "F".

BENTON, MONTANA, 15 janvier 1876.

POLICE À CHEVAL DU N.-O., BUTTES DES CYPRÈS : En compte avec J. G. Baker et Cie.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.
4	oz. acide oxaique	0 54	2 16	
2	do santonine en poudre	1 31	2 62	
4	do sublimé cor	0 26	1 04	
3	do bis. subnits	0 25	1 00	
1	seringue en caoutchouc		2 50	
1	oz. teinture, cincho		8 40	
½	lb. craie arom. en poudre avec opium	3 95	1 98	
5	fioles d'une pinte	0 15	0 75	
2½	douz. poudres de condition	2 50	6 25	
½	lb. salpêtre	0 38	0 19	
12	lbs. mastic	0 30	3 60	
	Total			$30 49

HELENA, 13 mars 1876.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.
34	lbs. d'acier, 1-pouce	0 25	8 50	
4	douz. chevilles pour voitures	1 00	4 00	
29	lbs. de fer	0 15	4 35	
1	paire de ressorts		15 00	
10	boîtes de serre-papiers	0 55	5 50	
40	paires de bottes	4 75	190 00	
1	doz. de balais		6 00	
1	boîtes de vitres, 10 × 16		9 50	
2	barillets de blanc de plomb	6 00	12 00	
5	gals. d'huile de graine de lin	2 50	12 50	
5	do de térébenthine	2 00	10 00	
1	barillet de clous		9 50	
1	erminette		4 00	
6	haches	1 50	9 00	
1	douz. de manchés de haches		5 00	
1	bouteille d'huile de ricin		0 50	
144	lbs. fer à cheval	0 15	21 60	
120	paires de bottes	4 75	570 00	
2	thermomètres automatiques	10 00	20 00	
40	paires de bottes de voyage		190 00	
2,818	sacs à grain	0 40	1,524 80	
				$2,631 75
1½	rame de papier petit format, non réglé			12 00
	Total			$2,643 75

HELENA, 13 mars 1876.

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker & Cie.; sur ordres du Dr. Miller, Buttes des Cyprès.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 lbs. de goudron		2 00	
4½ gallons alcool		16 88	
1 verre gradué de 16 oz		2 50	
1 do 18 oz		2 00	
2 do 4 oz	1 25	2 50	
1 do 1 oz		1 00	
1 régulateur minimum		0 75	
1 spatule en os		0 75	
1 balle de fil de chanvre		0 40	
2 douzaine de fioles de 1 oz. avec bouchons	0 75	1 50	
2 do 2 oz. do	0 95	1 90	
2 do 4 oz do	1 10	2 20	
2 do 6 oz. do	1 25	2 50	
2 do 8 oz. do	1 40	2 80	
1 pilulier (pour 24 pilules)		3 00	
3 lbs. onguent bleu	2 50	7 50	
1 boîte à onguent		0 50	
5 lbs stramonium	2 00	10 00	
1 boîte		0 50	
2 oz. collodion	0 35	0 70	
2 lb. cologne	2 00	4 00	
1 lampe à alcool		1 50	
2 lb. alun en poudre	0 35	0 70	
200 pilules No. 60 podaphy	1 00	2 00	
100 pilules d'opium		1 00	
2 oz. mur. morphine	1 50	3 00	
1 verge de sparadrap		0 75	
1⅔ boîte de pilules variées	4 50	7 80	
2 lbs. sulfate de fer pulvérisé	0 35	0 70	
2 lbs. eau de rose	0 75	1 50	
1 lb. opium et craie en poudre		2 50	
1 oz. huile de rose		2 00	
1 do canelle		0 40	
1 do menthe poivrée		1 00	
1 seringue pour femmes		0 75	
1 seringue No. 2		2 50	
1 entonnoir en verre de 16 oz		0 75	
1 do 8 oz		0 60	
1 do 4 oz		0 40	
1 douzaine pilules de Hooper		2 50	
¼ do Liebig's extract		2 75	
1 lb. d'esprits d'éther		2 50	
			$103 48

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

HELENA, 13 mars 1876.

Fort Benton, T.M., 16 février 1876.

Police à cheval du Nord-Ouest : En compte avec J. G. Baker et Cie.; sur ordres du Dr. Miller, Buttes des Cyprès.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1 mortier S		3 50	
1 do L		6 50	
4 spatules variées		3 50	
4 bouchons de fioles	0 75	3 00	
2 lbs. mixt. ammo. hydr		2 00	
5 do cérat simple		5 00	
4 do onguent d'iode mélangé		10 00	
1 douzaine crayons C. H		0 50	
10 lbs. teinture cincho composé		7 50	
5 do teinture colombo		4 00	
5 do gentiane		4 00	
2 do serpentaire		2 00	
2 do arnica		1 50	
1 do carb. d'ammoniaque		1 00	
5 do camphre en gomme		4 00	
6 do chloroforme		15 00	
2 do sirop senega		2 00	
5 do soda		5 00	
1 do extrait fluide de belladone		4 00	
1 do ergot		4 00	
¼ do extrait de noix vomique		4 00	
4 oz. acide hydr.	0 75	3 00	
1 lb. acide nitrique		0 75	
2 boîtes pilules C. C		1 50	
1 rouleau de sparadrap de Beese		1 00	
2 rouleaux de sparadrap de Allcock		5 00	
4 oz. anti. M. tart		0 75	
5 lbs. graine de lin		1 25	
25 do préparée	0 25	6 25	
½ lb poudre d'ipecacuanha		1 25	
2 grosse de boîtes d'onguents variés		5 00	
1 lb. an. acide sulfurique		1 00	
4 oz. acide sulfurique		0 50	
½ lb. teinture de cantharides		0 75	
8 lbs. sel de la Rochelle	0 85	6 80	
1 do teinture etcumsit		10 00	
1 do myrrhe en poudre		1 25	
1 do bi-carbonate de potasse		1 00	
1 do chloride de potasse		1 25	
2 do bromide do		2 50	
1 do bromide d'ammoniaque		2 00	
1 do magnésie calcinée		2 00	
5 bandages		5 00	
½ lb. acide tartrique		0 50	
1 do teinture cachou		1 00	
1 do kino		1 00	
1 do vin de colchique		1 50	
4 ct. vin xerès	7 50	30 00	
2 mesures d'un once, forme de clochette		0 50	
2 do à pied		0 50	
2 do graduée		0 50	
1 lb. nitr. potasse		0 75	
1 do graine d'anis en poudre		0 75	
1 paquet de papier à filtrer		1 50	
1 do do d'enveloppe		0 75	
2 lbs. esprit d'ammoniaque		2 00	
1 do bi-carbonate de soude		0 30	
bidons et seaux		5 00	
1 barrique		2 00	
			$200 35

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

Helena, 13 mars 1876.

Police à cheval du Nord-Ouest : Compte de J. G. Baker et Cie.
Transport de 2 caisses d'effets en transit, de Benton au fort McLeod, 600 lbs. à 2½ cts. per lb........................ $15 00

Ces caisses contenaient un lot de tasses, d'assiettes et de soucoupes.

Certifié,

JAMES F. McLEOD.

Helena, 13 mars 1876.

S. C. Ashby.

1875.—Transport d'effets à Winnipeg, 58........................ $20 11
Payé, en or.. 18 28

Certifié,

JAMES F. McLEOD,

Télégramme au gouverneur Morris, Manitoba, et commission, *re* voyage du général Smith.

Forme No. 5.

DOUBLE.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, DT.
A la compagnie de télégraphe Western Union.

Date.	Service.	$ cts.
20 oct.	21 messages à Victoria, C.B.	5 20
20 do	19 do Bernard, Ottawa	4 60
20 do	10 do Blake do	2 80
8 nov.	160 do Richardson do	31 30
12 do	16 do Bernard do	4 00
23 do	94 do do do	18 70
23 do	8 do do do	2 80
	Total	$69 40
	En or	63 09

Certifié comme correct, et approuvé.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

ORIGINAL.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, DT.
A la compagnie de télégraphe Western Union.

Date.	Service.	$ cts.
20 oct.	21 messages à Victoria, C.B	5 20
20 do	19 do Bernard, Ottawa	4 60
20 do	10 do Blake do	2 80
8 nov.	160 do Richardson do	31 30
12 do	16 do Bernard do	4 00
23 do	94 do do do	18 70
23 do	8 do do do	2 80
	Total	$69 40

Certifié comme correct, et approuvé.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Fort Shaw, T. M., 17 décembre 1875.

Police a cheval du Nord-Ouest : Acheté de J. H. McKnight et Cie., traficants, etc., etc.

31 juillet.	1 boîte de cartouches	$1 75
do	do do	1 50
	Cours américain	$3 25
	Or	2 91

MM. J. G. Baker et Cie. :—Veuillez payer.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Reçu paiement,
J. H. McKnight et Cie.

Fort Shaw, T. M., décembre 1875.

Police a cheval du Nord-Ouest : Acheté de J. H. McKnight et Cie., traficants, etc., etc.

1 bouteille d'huile de ricin.....................Cours Américain 75c.
En or 68c.

MM. J. G. Baker et Cie. :—Veuillez payer.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Reçu paiement,
J. H. McKnight et Cie.

Fort Shaw, 17 décembre 1875.

Police a cheval du Nord-Ouest : Acheté de J. H. McKnight et Cie., trafiquants, épiciers et marchands, etc.,

Pour timbres-poste	$15 35
En or	13 95

MM. J. G. Baker et Cie. :—Veuillez payer.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Reçu paiement,
J. H. McKnight et Cie.

J. F. McLeod : A la Cie. de télégraphe du N.-O., Dt.

1875.				
Août 31.	15	télégrammes à	Richardson, Ottawa	$3 75
Sept. 1.	13	do	Morris, Fort-Garry	5 71
do	12	do	French, do	5 39
do	17	do	Bernard, Ottawa	4 20
do	33	do	Richardson, Ottawa	7 40
				$26 45
			En or	$24 04

Certifié,

JAMES F. McLEOD.

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie.

W. E. Frederick.

J. F. McLeod : A la compagnie de télégraphe du Nord-Ouest.

2 décembre 1875.	22	télégrammes	à Bernard, Ottawa......	$5 08
15 " "	12	"	" "	3 18
24 janvier 1876.	13	"	à Morris, Fort-Garry.....	5 12
24 " "	13	"	à Bernard, Ottawa.......	3 37
				$16 75

(En or, $15.23.)

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

Payé par chèque, 1621 ; 24 février 1876.

J. A. B.

Fort McLeod, 31 décembre 1876.

Police a cheval du N.-O., en compte avec J. G. Baker et Cie., Dt.

Pour construction d'une caserne à la rivière à l'Arc....	$2,476 00
" dépense extra, établissement d'un poste par le capitaine Brisebois, bois de charpente, excédant le marché fait avec le col. McLeod........................	1,000 00
	$3,476 00

Mes rapports établissent seulement 8,520 pieds, ce qui, conformément au marché, à 25 cents par pied, réduisait la somme à $2,130.00, la balance étant rejetée. MM. Baker et moi différons au sujet des dépenses extra pour l'établissement d'un fort à plus d'un mille de l'endroit où l'on pouvait s'approvisionner de bois de construction. J'ai pris des informations et je ne crois pas qu'on ait encouru aucune dépense extra. MM. Baker et Cie., ont réservé leur droit d'établir leur réclamation quant à la balance.

JAMES F. McLEOD.

Police a cheval du N.-O., en compte avec J. G. Baker et Cie.

1 lot fers à cheval..	$ 0 60
1 sac pour argent..	0 50
Timbres-poste..	0 36
Note de logement à l'hôtel et nourriture durant le voyage.	14 00
John Toll..	1 75
Brown, rivière du Soleil, note d'hôtel pour repas............	3 75
15 juin 1875, col. McLeod, passage par la diligence, de Benton à Helena.....................................	20 00
Ryan, passage par la diligence de Benton à Helena	20 00
Frais de port sur la malle du gouvernement	2 20
Remboursement, fret sur 9,405 lbs. effets canadiens, de Helena à Hamilton	235 13
	$298 29

Service de la police à cheval, du Fort McLeod à Helena.
(En or, $271.17.)

Certifié,

JAMES F. McLEOD.

Helena, 13 mars 1876.

Ce montant, ($1.25), est pour le droit de passage que j'ai payé en traversant Canyon pour me rendre à Helena, et a été payé par J. G. Baker et Cie.

JAMES F. McLEOD.

(En or $1.14.)

Ce montant, $1.50, est pour droit de passage du Fort Shaw à Helena, et a été payé par J. G. Baker et Cie.

JAMES F. McLEOD.

(En or $1.36.)

Compte pour galon et cire employés pour cacheter les papiers du gouvernement.

JAMES F. McLEOD.

(En or, 91 centins.)

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, FORT BERNARD : Compte de J. G. Baker et Cie.

Date.	Quantité et description.	Taux.	Montant.	Total.
1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
19 juillet..	1 paire de balances à ressorts		1 25	
25 do ..	32½ lbs. de viande séchée	0 08	2 60	
28 do ..	68½ do do	0 08	5 48	
2 août.....	20 serrures anglaises	0 50	10 00	
2 do ...	6 limes H.S.	0 30	1 80	
2 do ...	½ douzaine de manches de hache	6 00	3 00	
2 do ...	1⅔ do do	6 00	10 00	
2 do ...	3 haches		7 50	
13 do ...	250 pieds de bois (Whipsend)	0 09	22 50	
19 do ...	1 paire de bottes		8 00	
23 do ...	6 canistres de graisse à essieux	0 50	3 00	
23 do ...	1 do do		0 50	
23 do ...	1 peau de vache		2 00	
23 do ...	1 grosse de vis		2 00	
13 sept.....	2 pics et manches	3 00	6 00	
16 do ...	1 parchemin		1 50	
24 do ...	1 crayon en plomb		0 10	
30 do ...	1 peau de vache		2 00	
11 oct.......	500 pieds de bois	0 08	40 00	
13 do	2 grosses de boutons	1 50	3 00	
18 do	1 chaudron de 6 pintes		1 75	
19 do	1 verge de flanelle rouge		1 00	
20 do	18 lbs de corde	0 35	6 48	
21 do	4 doublures de vêtements	0 50	2 00	
22 do	38¾ lbs de corde	0 35	13 56	
26 do	1 horloge pour le corps-de-garde		6 00	
30 do	1 peau de vache		1 50	
30 do	8 peaux de buffle	6 16	49 28	
5 nov.....	1 verge de flanelle rouge		1 50	
16 do ...	9½ douzaines de vis de 2½ pouces	0 20	1 90	
16 do ...	1 serrure de porte et bouton		2 50	
16 do ...	1 crayon de charpentier		0 25	
18 do ...	1 serrure de porte et bouton		2 50	
18 do ...	2 peaux de buffle	5 00	10 00	
19 do ...	½ douzaine de manches de hache	7 00	3 50	
19 do ...	1 chaudron de 10 pintes		3 00	
19 do ...	1 lampe et 3 cheminées		3 00	
22 do ...	1 cafetière de 8 pintes		2 00	
27 do ...	1 paire de gonds en cuivre		0 25	
29 do ...	1 bouteille d'encre rouge		1 00	
29 do ...	38 lbs de fer en feuilles	0 20	7 60	

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, FORT BERNARD : Compte de J. G. Baker et Cie.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er déc...	1 bœuf de labour		37 50	
3 do ...	1 pinceau à blanchir		1 50	
3 do ...	2 mains de papier, petit format	0 50	1 00	
4 do ...	2 carnets	0 50	1 00	
4 do ...	200 lbs de bœuf	0 07	14 00	
10 do ...	2 mains de papier, petit format	0 50	1 00	
20 do ...	2 peaux de vaches	1 50	3 00	
20 do ...	64 lbs de viande séchée	0 08	5 12	
31 do ...	1 main de papier petit format		0 50	
1876.				
4 janv...	1 manche de fouet		0 50	
4 do ...	2 boîtes de poudres de condition	0 50	1 00	
4 do ...	1 bouteille d'encre		0 25	
5 do ...	1 peau de vache		2 00	
11 do ...	Faulx et manches		3 50	
11 do ...	1½ douzaines de vis de 2½ pouces	0 20	0 30	
11 do ...	2 crayons en craie	0 25	0 50	
11 do ...	3 mains de papier	0 50	1 50	
11 do ...	1 bouteille d'encre		0 25	
11 do ...	1 canistre de graisse à essieux		1 00	
13 do ...	1 manche de hache		0 50	
14 do ...	1 bouteille d'encre		0 25	
14 do ...	½ douzaine de vis de 3 pouces	0 25	0 13	
15 do ...	1 cadenas		0 50	
17 do ...	1½ douzaine de vis de 2½ pouces	0 20	0 30	
18 do ...	232 lbs de clous	0 18	41 76	
18 do ...	1 manche de hache		3 00	
18 do ...	2 paires de draps	8 50	17 00	
20 do ...	½ douzaine de manches de hache	7 00	3 50	
24 do ...	2 bouteilles d'encre	0 25	0 50	
26 do ...	1 douzaine d'agraffes pour selliers		1 75	
22 do ...	2 bout. d'encre, $1.00 pour l'une et 25 cts. pour l'autre		1 25	
6 fév......	5 verges de toile pour tentes	0 50	2 50	
8 do	1 thermomètre		1 50	
14 do	9 balais	0 90	8 10	
18 do	1 carnet et crayon		1 00	
22 do	1 cadenas		0 50	
22 do	1 couteau de cuisinier de 10 pouces		1 50	
22 do	1 do do 8 pouces		1 25	
1er mars..	22 chevilles de fer	0 12½	2 75	
1er do ..	3 cadenas	0 50	1 50	
3 do ..	3 manches de hache	0 50	1 50	
3 do ..	1 hachette		1 50	
5 do ..	2 pistons de cornet, par Frampton		2 00	
6 do ..	3 mains de papier de petit format	0 75	2 25	
6 do ..	1 peau de vache		2 00	
9 do .	9 bouteilles d'encre	0 25	2 25	
13 do ..	3 lbs de corde	0 40	1 20	
13 do .	2 manches de hache		1 00	
13 do .	2 peaux de vache, $1.00 pour l'une et $1.50 pour l'autre		2 50	
				$435 46
	Av.			
	22 lbs de clous rapportés	0 18		3 96
18 mars....	Balance			$431 50

Je certifie que le compte ci-dessus est correct.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur, division "B,"
Commandant le fort.

Certifié.

JAMES F. MCLEOD.

FORT BERNARD, 20 mars 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

1876.				
Février 20.	Transport de 358 lbs. d'effets de Benton,		à 4c	$14 32
do	do 124 lbs.	do	à 5½c	6 82
	Total			$21 14

Je certifie que ce compte est correct.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur, division "B,'
Commandant du fort.

Certifié,

JAMES F. MCLEOD.

FORT BERNARD, 1er mars 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

1875.			
Décembre.	20	robes de buffle à $6.50	$130 00
do	1	robe de veau noir	3 00
do	27⅜	verges et 6-qr. étoffe, à $2.50	68 44
do	3	courroies, à 20c	60
do	2	paquets d'aiguilles, à 25c	50
do	10	verges de galon de 2 pcs., à 20c	2 00
do	36	verges de coton, à 18c	6 48
		Total	$211 02

Ce compte est pour des par-dessus en peau de buffle.

Je certifie que ce compte est correct.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur, division "B,"
Commandant du fort.

Certifié,

JAMES F. MCLEOD.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, FORT BERNARD : En compte avec J. G. Baker et Cie.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
17 nov.....	1 robe de buffle		6 00	
17 do ...	Traite, major Walsh, pour Rowe Frères		23 00	
10 do ...	do do do		15 00	
10 do ...	1 bonnet fourré, $6.00 ; 1 cache-nez, $2.50		8 50	
10 do ...	1 paire de gants		1 00	
10 do ...	11 paires de mocassins	1 00	11 00	
10 do ...	2 do de mitaines		2 00	
10 do ...	1 écharpe		2 50	
19 do ...	Frais de voiture, charriage de poêle		3 00	
19 do ...	Major Walsh, traite pour Young et Brown		28 75	
14 déc......	Compte de rations de Eveson		9 31	
14 do ...	do de pension à Overland		13 00	
15 do ..	Chevaux, foin et grain (Capod)		7 75	
21 do ...	Traite pour Young et Brown		23 50	
14 janv....	Capt. Allen, traite, compte d'écurie de Cassidy		17 75	
14 do ...	do hotel de Rowe Frères		15 75	
14 do ...	do Young et Brown		15 75	
1er mars...	Rations pour le capt. Allen, sav. :—			
	20 lbs. de lard fumé, $3.50 ; 20 lbs. de biscuit, $3.00		6 50	
1er do ...	3¼ do de thé, $1.12 ; 3 lbs sucre 60c		1 72	
1er do ...	1 grande cafetière, $1.50 ; ¾ lb. de corde, 44c		1 94	
12 do ...	5 lbs. de biscuit, 75c. ; 3 lbs. de beurre, $1.95		2 70	
12 do ...	2 lbs. de sucre, 33c. ; 8 lbs. lard fumé, $1.40		1 73	
12 do ...	½ lb. de thé		0 75	
12 do ...	Rations de Jas. Morand		7 20	
				$226 10

Certifié.

JAMES F. McLEOD.

R. Emerson est porteur de la malle, et ces comptes ont été contractés en faisant des voyages.

Le bonnet fourré, les couvertures, les gants et les mocassins étaient destinés aux sous-constables qui accompagnaient M. Walsh lorsqu'il fut mandé à Benton pour affaires par le sous-commissaire.

J. M. WALSH,

Inspecteur, Division B., Commandant le Fort.

FORT BERNARD, 28 mars 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, FORT WALSH : Compte de J. G. Baker et Cie.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total. en or.
1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
18 août...	2 essuie-mains	0 50	1 00	
18 do ...	1 cuvette		1 50	
18 do ...	1 canif		0 50	
18 do ...	1 crayon		0 10	
25 do ...	2 lbs. empois	0 40	0 80	
2 sept....	2 boîtes de tomates		0 50	
2 do ...	1 fiole d'extrait de citron		0 50	
2 do ...	1 carnet		0 75	
2 do ...	2 boîtes de tomates	0 50	1 00	
3 do ...	1 fiole d'extrait de citron		0 50	
10 do ...	1 doz. flacons de lait condensé		5 50	
10 do ...	1 bidon de soupe au poulet		1 10	
10 do ...	1 paquet d'empois		0 40	
13 do ...	1 boîte de soupe au buffle		1 25	
13 do ...	2 fioles d'extrait de citron	0 50	1 00	
13 do ...	1 lb. empois		0 40	
14 do ...	9½ verges de coutil	0 35	3 27	
22 oct.....	3 oz. arnica	0 50	1 50	
25 do ...	1 bouteille d'huile de ricin		0 50	
28 do ...	8 oz. nitre en esprit	0 35	2 80	
12 nov....	1 chaudron de 12 pintes		3 50	
15 do ...	1 seringue en caoutchouc		1 25	
				$29 62

Je certifie que le compte ci-dessus est correct.

ROBERT MILLER,
Chirurgien.

Certifié,

JAMES F. McLEOD.

J. M. WALSH,
Inspecteur commandant la division B,
Police à cheval du N.-O.

FORT BERNARD, T. du N.-O.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: Compte avec J. G. Baker et Cie.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total. — Or.
1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
24 nov....	1 boîte de poudre de Seidlitz		1 00	
1er déc...	1 bassin de 5 pintes		0 90	
do ...	1 bassin de 4 pintes		0 60	
do ...	2 bassins de 2 pintes	0 30	0 60	
do ...	2 bassins de 1 pinte	0 20	0 40	
do ...	6 tasses	0 20	1 20	
do ...	Couteaux et fourchettes		2 50	
do ...	½ douzaine serviettes de toile	5 50	2 75	
do ...	2 manches de plume	0 10	0 20	
do ...	2 mains de papier	0 50	1 00	
11 do ...	4 poudres de Seidlitz	0 08	0 32	
12 do ...	1 bouteille d'apéritif de Tarrant		1 50	
1876.				
15 janv...	1 lampe complète		2 00	
15 do ...	1 bouteille d'apératif de Tarrant		1 50	
12 fév...	2 douzaines de flacons de lait condensé	6 00	12 00	
12 do ...	1 balai		0 90	
9 mars...	1 théière de 8 pintes		2 00	
9 do ...	2 bouteilles d'encre	0 25	0 50	
22 janv....	2 do	0 25	0 50	
				$32 37

Je certifie que le compte ci-dessus est correct.

ROBERT MILLER,
Chirurgien.

Certifié,

JAMES F. McLEOD.

J. M. WALSH,
Inspecteur commandant la division B,
Police à cheval du N.-O.

FORT WALSH, 29 janvier 1876.

MM. J. G. BAKER et Cie.

MESSIEURS,—Veuillez payer au porteur quatre piastres, cours canadien, pour l'usage d'une loge pendant neuf jours, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

J. M. WALSH,
Inspecteur, P. à ch. du N.O

J. F. McLeod : A la Compagnie de Télégraphe du Nord-Ouest, Dr.

Date.	—	Montant.	Observations.
1876.		$ cts.	
26 fév....	9 télégrammes à Crozier, Belleville	2 80	
26 do ...	16 do Bernard, Ottawa	3 94	
26 do ...	26 do do	5 84	
15 mars...	10 do Breden, Fort Garry	4 25	J. F. McLeod.
15 do ...	50 do Bernard, Ottawa	10 40	
16 do ...	13 do de Breden, Fort Garry	5 12	do
17 do ...	15 do à do do	5 70	do
22 do ...	12 do Bernard, Ottawa	3 18	
23 do ...	84 do Richardson do	16 86	
25 do ...	64 do do do	13 06	
25 do ...	10 do do do	2 80	
26 do ...	41 do do do	8 69	
26 do ...	47 do Bernard do	9 83	
27 do ...	10 do de Hard Deer Lodge	1 00	C. P. R.
27 do ...	9 do do do	1 00	do
27 do ...	10 do à Conrad Bozeman	1 50	
27 do ...	10 do Baldwin, Toronto	2 80	J. F. McLeod.
27 do ...	15 do Stovel do	3 75	
27 do ...	20 do Richardson, Ottawa	4 70	
28 do ...	32 do Conrad Bozeman	3 70	
29 do ...	5 do do	1 50	
30 do ...	17 do Mde. Walsh	4 13	Capt. Walsh.
30 do ...	11 do do	2 99	do
31 do ...	59 do Bernard, Ottawa	11 16	
		$130 70	
	A déduire	33 54	Compte privé.
		$ 97 16	do Gouv't.

MM. J. G. Baker et Cie. : Veuillez payer.

JAMES F. McLEOD.

Reçu paiement.

W. E. Frederick.

(En or, $88.33.)

Fort McLeod, 1875.

Police à cheval du Nord-Ouest : Acheté de MM. J. G. Baker et Cie.

Timbres-poste { Cours am. $12 75 / En or...... 11 52

Je certifie que les timbres mentionnés dans ce compte ont été employés pour le service du gouvernement.

JAMES F. McLEOD.

POSTE DE LA RIVIÈRE À L'ARC, 30 mars 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : Acheté de A. P. Sample et Cie.

10 mars.—6 bouteilles d'encre $1 50

MM. J. G. BAKER et Cie. :—Veuillez payer A. P. Sample et Cie.

E. A. BRISEBOIS,
Inspecteur, commandant division "F."

Approuvé,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.
6 juin 1876.

FORT MCGUINNIS, T.M., 10 avril 1876.

Reçu de la police à cheval du Nord-Ouest, seize piastres ($16.00), qui ont été portées à l'avoir du compte du bureau de poste pour frais de port, partie officiellement, partie en remboursement.

Les timbres livrés en remboursement sont chargés chaque mois comme retenues ou suspension du quartier maître.

P. H. LUKIN,
Sous-receveur.

$5.50.

ANCIENNE AGENCE, MONTANA, 30 avril 1876.

Reçu du major Irvine, P.C.N.-O., Fort McLeod, cinq piastres et cinquante centins pour timbres-poste, partie en remboursement et partie officiellement.

A. B. HAMILTON,
Par JOHN BILLINGS.

MALLE DU FORT MCLEOD, Dt.: A A. B. Hamilton, Ancienne Agence, Montana.

20 avril 1876,	12	timbres-poste	à 5 cts........................	$0 60
do	3	do	10 cts........................	0 30
do	16	do	6 cts........................	0 96
do	49	do	3 cts........................	1 47
				$3 33

(En or $3.00)

Les timbres pour plusieurs de vos lettres sont insuffisants, le tarif étant de trois centins pour chaque demi-once ou fraction de demi-once.

Partie en remboursement, partie officiellement.

Votre etc.,

JOHN BILLINGS,
A.M.P.

L'OFFICIER COMMANDANT, FORT MCLEOD, N.B., Dt.: A l'Ancienne Agence, Montana, E.U.

24 mars 1876. Timbres-poste des E.-U., employés pour l'envoi de la malle jusqu'à cette date :

20	timbres @	10c	$2 00
17	do	5c	0 85
168	do	3c	5 04
8	do	1c	0 08
			$7 97
Pour paiement de frais de port dus sur une lettre à Percy Robinson, Fort McLeod			0 15
			$8 12

Partie en remboursement et partie officiellement.

Veuillez payer par le retour de la malle, et obliger

Votre, etc.,

A. B. HAMILTON,
Par JOHN BILLINGS.

(En or, $7.25.)

FORMULE No. 5.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt.: A J. G. Baker et Cie., Fort McLeod.

24 mars 1876.	Timbres-poste	$7 25
10 avril	do	16 00
20	do	3 00
30	do	5 50

Voir les pièces justificatives ci-jointes.
M. Conrad voudra bien payer. $31 75

Approuvé,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT MCLEOD, février, 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST: Acheté de J. G. Baker et Cie.

1876.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
14 février.	1 petite bouteille d'encre		0 25	
14 do	4 carnets	60	2 40	
14 do	1 bouteille d'encre rouge		1 50	
14 do	1 livre de compte		1 00	
14 do	1 grande bouteille d'encre		1 00	
27 do	1 petite do		0 25	
27 do	12 mains de papier	50	6 00	
28 do	1 bouteille d'huile		0 50	
				$12 90

Certifié,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT McLEOD, mars 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : Acheté de J. G. Baker et Cie.

1876.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
6 mars ...	10 lbs. de clous	0 25	2 50*	
6 do ...	1 paire de menottes (pour un prisonnier condamné à un an de réclusion)		2 50*	
6 do ...	1 bouteille d'huile		0 50*	
6 do ...	2 rames de papier petit format	6 00	12 00*	
6 do ...	1 doz carnets de bureau		2 10*	
6 do ...	2 journaux	1 00	2 00*	
6 do ...	1 journal		1 75*	
6 do ...	1 grand livre de comptes, $1.50 ; 1 registre, $3.00		4 50*	
6 do ...	4 journaux @ $1.00, $4.00 ; 1 journal, 75c.		4 75*	
6 do ...	1 journal		1 25*	
6 do ...	2 lbs. tinct opii	2 25	4 50†	
6 do ...	1 do liqueur ammoniacée		1 25†	
6 do ...	2 do esprit d'éther nitrique	0 75	1 50†	
6 do ...	2 do charpie, en oz	1 75	3 50†	
6 do ...	2 douz. de crayons C. H	0 25	0 50†	
6 do ...	2 lbs. sirop de Sicille	1 00	2 00†	
6 do ...	2 do glycerine	1 00	2 00†	
6 do ...	1 do acide carbolique cristalisé		1 75†	
6 do ...	1 do sel de plomb		0 75†	
6 do ...	1 do bicarb. potasse		0 75†	
6 do ...	1 do éther		1 00†	
6 do ...	2 do sirop de cerise sauvage	1 00	2 00†	
6 do ...	1 do sulphate zinc		0 75†	
6 do ...	2 do tinct. opii camph	1 25	2 50†	
6 do ...	2 do vin ipecac	1 00	2 00†	
6 do ...	2 pelottes de ficelle	0 25	0 50†	
6 do ...	12 bouteilles	0 62½	7 50†	
6 do ...	3 do	0 66⅔	2 00†	
6 do ...	20 lbs. salpêtre	0 40	8 00†	
6 do ...	2 douz. de grosse poudre	6 00	12 00‡	
6 do ...	20 lbs. de graine de lin	0 22½	4 50‡	
6 do ...	1 douz. onguent de corne		12 00‡	
6 do ...	½ do liniment	12 00	6 00‡	
6 do ...	2 rouleaux de sparadrap	1 25	2 50†	
6 do ...	1 douz. jarres		1 50†	
6 do ...	1 do colis de papier		7 50†	
				$124 60

Les articles marqués (*) ont été reçus aux magasins des quartiers-maîtres.

Les articles marqués (†) sont pour le service de l'infirmerie.

Les articles marqués (‡) sont pour l'usage du vétérinaire.

R. B. NEVITT,
Chirurgien.

ARTHUR C. G. OLIVER,
Surintendant chirurgien vétérinaire.

Certifié.

A. G. IRVINE.

FORT McLEOD, mars 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: Compte de J. G. Baker et Cie.

4 mars—Fret, du Fort McLeod au Fort Calgarry, 13,404 lbs. d'effets pour la police, à 1c. par lb.......... $134 04

Certifié,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT McLEOD, avril 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: Acheté de J. G. Baker et Cie.

1876.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 avril ..	2 petites bouteilles d'encre..........	0 25	0 50	
6 do ...	1 gal. térébenthine..........	....	5 00	
10 do ...	1 seau en étain..........	....	3 50	
10 do ...	2 bouteilles d'encre..........	0 50	1 00	
14 do ...	8 sacs de fleur..........	8 50	68 00	
21 do ...	20 do	8 50	170 00	
22 do ...	435½ lbs. de bœuf..........	0 07½	32 66	
25 do ...	1 douz. de bouteilles d'encre..........	0 25	3 00	
25 do ...	4 mèches de fouet..........	1 50	6 00	
25 do ...	4 manches de fouet..........	1 00	4 00	
29 *avril..	7 seringues en caoutchouc..........	1 00	7 00	
29 do .	5 do en verre..........	0 75	3 75	
29 do ..	25 lignes de pêche..........	0 50	12 50	
29 do ..	½ douz. de carnets..........	12 00	6 00	
29 do ..	43 verges de coton blanchi..........	0 30	12 90	
30 do ..	345 lbs. de bœuf..........	0 07½	25 87	
				$361 68

* Pour l'infirmerie.

Certifié.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

R. B. NEVITT.

FORT MCLEOD, Mai, 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: Acheté de J. G. Baker et Cie.

1876.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
6 mai	380 lbs. de bœuf	0 07½	28 50	
11 do	5000 lbs. fleur, 50 sacs	8 50	425 00	
12 do	3½ lbs. de suif	0 25	0 88	
12 do	1¼ gals. d'huile de graine de lin	4 00	5 00	
13 do	100 lbs. de tabac	0 96	96 00	
13 do	327 lbs. de bœuf	0 07½	24 53	
15 do	3 mèches de fouet	1 50	4 50	
15 do	1 manche do		0 75	
16 do	354 lbs. de bœuf	0 07½	26 55	
19 do	1 fouet pour quatre chevaux		4 00	
20 do	304 lbs. de bœuf	0 07½	22 80	
24 do	354 do	0 07½	28 80	
26 do	330 do	0 07½	24 75	
27 do	1 douz. de rateaux		4 50	
27 do	1 cultivateur		20 00	
27 do	2 charrues	45 00	90 00	
27 do	3 do	50 00	150 00	
27 do	2 charrues	32 50	65 00	
27 do	6 coultres et agraffes	8 00	48 00	
27 do	6 houes de jardin	1 50	9 00	
27 do	11 bêches	2 00	22 00	
27 do	12 faux et manches	2 50	30 00	
27 do	16 pelles L. H.	2 00	32 00	
27 do	6 do S. H.	2 00	12 00	
37 do	4 lbs. de graines de carotte	1 30	5 20	
27 do	18 lbs. de fèves	0 25	4 50	
27 do	18 chopines de fèves, assorties	0 40	7 20	
27 do	253 lbs. de pois	0 11	27 83	
27 do	6 manches de pics	0 50	3 00	
27 do	18 fourches à foin	1 50	27 00	
27 do	40 gals. d'huile de charbon	0 90	36 00	
27 do	24 châssis de fenêtre, 10 × 12	2 00	48 00	
27 do	6 jougs de bœuf	9 00	54 00	
27 do	6 chaînes pour les bœufs 120½ lbs	0 25	30 12	
27 do	2 pics et manches	4 00	8 00	
27 do	5 herses	45 00	225 00	
27 do	1 herse avec un siége		50 00	
27 do	2412 lbs. de pommes de terre de semence	0 06	144 72	
27 do	27 sacs pour pommes de terre	0 25	6 75	
27 do	5898 lbs. d'avoine de semence	0 06½	383 37	
27 do	70 sacs sans couture pour cette avoine	0 40	28 00	
30 do	1 mèche de fouet		6 75	
31 do	296 lbs. de bœuf	0 07½	22 20	
31 do	1 peau de vache		2 50	
31 do	4 pioches	3 00	12 00	
31 do	1200 lbs. de savon	0 11	132 00	
31 do	2 boîtes de vitres, 8×10	7 00	14 00	
31 do	3 do 10×12	7 50	22 50	
31 do	2 pierres meulières, 92 lbs	0 12½	11 50	
31 do	13½ brls., 278 gals., de sirop	1 30	361 40	
31 do	40¼ doz. (grandes boîtes) poudre à levain	9 00	362 25	
31 do	3 brls. de pommes sèches, 658 lbs	0 18	118 44	
31 do	900 lbs. de sucre (9 sacs)		153 00	
31 do	125 do de poivre	0 45	56 25	
31 do	94 do de café	0 28	26 32	
31 do	880 do de fèves	0 09	79 20	
31 do	465 do de lard séché	0 17	79 05	
31 do	10 do de résine	0 15	1 50	
31 do	1 douz de porte-plumes		1 00	
31 do	1 boîte de plumes		1 00	
31 do	1 paquet d'épingles		1 25	
				$3,727 36

Certifié.

A. G. IRVINE,
Sous-Commissire.

(Copie.)

Objets fournis au détachement du major Irvine au Fort Benton.

1876.		$ cts.	$ cts.
Mai	1 lb. thé........	....	0 70
do	3 lbs. sucre	0 17	0 51
do	6 lbs. lard seché........	0 17	1 02
do	12 lbs. bœuf........	0 07½	0 90
do	6 lbs. langue de bœuf........	0 50	3 00
do	447 lbs. avoine........	0 06½	29 06
do	20 lbs. pain........	0 25	5 00
do	6½ lbs. corde........	0 25	1 63
	Total........	....	$41 82

Certifié,

A. G. IRVINE,

Assistant-commissaire.

Ce qui précède me fut fourni lorsque nous allâmes aux Buttes des Cyprès *viâ* les forts Shaw et Benton.

A. G. IRVINE,

Sous-commissaire.

(Copie.)

Rivière du Vieillard, 5 janvier 1875.

Police à cheval du Nord-Ouest: A W. S. Wetsel et Cie., Dt.

11 novembre—4½ lbs. de clous à fers à cheval..... .... $3 37½

Reçu paiement,

W. S. WETZEL et Cie.
par WEATHERWAX.

Certifié,
James F. McLeod.

Fort Benton, T.M., 15 avril 1875.

Police à cheval du Nord-Ouest: Acheté de J. G. Baker et Cie.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
148 paires de bottes........	4 50	660 00	
10 lbs. borax........	0 50	5 00	
1 douz. mèches de fouet	....	24 00	
31 lbs. poivre noir........	0 45	13 95	
70 do thé du japon........	0 70	49 00	
49 do 1 caisse de thé vert choisi........	1 25	61 25	
9¼ do gingembre, paquets de 4 lbs........	0 50	4 62	
2 brls. de pommes, 408 lbs........	0 22	89 76	
2 douz. beurre assorti........	3 00	6 00	
400 poutres........	15 00	60 00	
800 lbs. sucre........	20 00	160 00	
200 do riz........	15 00	30 00	
200 do café........	38 00	76 00	
65 sacs de fleur........	10 00	650 00	

POLICE À CHEVAL DU NORD OUEST: Acheté de J. G. Baker et Cie.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.
3	boîtes de chandelles, 120 lbs	0 30	36 00	
3	do savon, 180 lbs	0 15	27 00	
1	douz. de haches		18 00	
90	lbs d'oignons séchés	0 62½	56 25	
2	barillets de clous	11 00	22 00	
1	douz. de limes M.S		9 00	
3	manches de hache	5 00	5 00	
2	grosses de vis	1 25	2 50	
2	douz. paquets de grosses broquettes		4 00	
3	do porte-plumes	0 75	2 25	
2	do crayons	0 75	1 50	
3,000	enveloppes	6 00	18 00	
3	paquets d'enveloppes de bureau	0 25	0 75	
2	grandes clefs à vis		5 00	
6	blanchissoirs		7 50	
5	pinceaux		2 50	
1	douz. de pelotons de fil de fer		3 00	
1	do do de coton		3 00	
20	canistres d'huile de pied de bœuf, 1 pinte		20 00	
3½	lbs. de moutarde	0 70	2 45	
1	rouleau de corde (69 pieds), demi-tordue	0 25	17 25	
9	étrilles	0 35	3 15	
1	rouleau de corde (83 pieds), trois-quarts-tordue	0 25	20 75	
16	bouteilles de cirage à l'huile		4 00	
3	douz. cirage français		7 50	
½	do do de Mason		0 75	
58	lbs. de clous à fer à cheval	0 35	20 30	
3¾	grosses de vis de 1¾ pouce	1 50	5 62	
5	lbs. de pierre molle	0 25	1 25	
3½	do poudre d'éméri		1 00	
5	sacs de sel, 1,000 lbs	0 07½	75 00	
20	barils de sirop, 100 gallons	10 00	200 00	
5	caisses d'huile de charbon, 50 gallons	0 90	45 00	
2	barils de poudre à levain, 50 douz	3 00	150 00	
30	lbs de moutarde	0 70	21 00	
2	douz. de boîtes de gingembre	2 00	4 00	
1	do paquets de papier buvard		2 25	
4	mains de papier à lettre	6 00	24 00	
3	do do note	3 00	9 00	
25	douz. de chaussettes de laine	4 00	100 00	
6	do pipes	3 00	18 00	
5	grosses de plumes		6 25	
11	toiles cirées	30 00	330 00	
25,054	lbs. d'avoine	0 06½	1,628 51	
3,495	do pommes de terre	0 06	209 70	
5	lanternes		10 00	
1	caisse d'allumettes		8 00	
10	gallons d'huile de lin		22 50	
5	lbs. de noir de fumée		1 50	
6	pinceaux		2 25	
5	barils de fers à cheval	16 00	80 00	
1	sac d'orge, 105 lbs. (graine)	0 09	9 45	
1	do seigle, 141 lbs. (graine)—(sac, 50c.)	0 10	14 60	
2	charrues	30 00	60 00	
1	herse avec siége		45 00	
33	dents de herse	0 20	6 60	
10	lbs. de vis	0 60	6 00	
3,038	do de lard séché	0 22	668 36	
24	lignes de coton	0 75	18 00	
2	scies à deux mains		10 00	
2	grandes haches		8 00	
1	douz. de rateaux en fer		15 00	
1	do bèches		16 50	
2	paires de poignées de scies à deux mains		1 50	
2	do manches de grande hache		1 25	
3	paires de cisailles	1 75	5 25	
1	douz. de paquets de clous à sellier		3 00	
½	do fil à souliers		0 75	
1	couteau à souliers		0 75	
1	lbs. de clous		0 50	

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : Acheté de J. G. Baker et Cie.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.
30	brosses pour les chevaux		37 50	
1	doz. manches de fouets		2 50	
52½	lbs. cuir	0 65	34 13	
90	do cuir noir	0 65	58 50	
	1 jeu de rivets		1 00	
½	grosse de boucles		4 00	
6	paires d'aiguilles à harnais		1 50	
2	étrilles		1 00	
2	sacs de pois, 305 lbs. (semence)—(sac, 50c.)	0 11	34 05	
3	do blé, 256 lbs. do do	0 10	26 10	
3½	do fèves (graines)	0 45	1 57	
3⅛	do betteraves (graines)	1 30	4 06	
4	doz. choux		1 60	
5¾	lbs. graine de carotte	1 55	8 91	
4	oz. do concombre	0 30	1 20	
4	do do laitue	0 45	1 80	
6	do do oignons	0 45	2 70	
8	pintes d'oignons (set)	0 75	6 00	
7	do pois	0 55	3 85	
2	oz. graine de citrouille	0 25	0 50	
3½	lbs. do radis	1 55	5 43	
3⅛	do do navet	1 05	3 28	
3½	do do ruta-baga	1 05	3 67	
46	paq. do variée	0 10	4 60	
1	oz. do tomates		0 50	
1	do do courge		0 25	
1	do do épinard		0 10	
1	do do persil		0 50	
2	do do choufleur	0 40	0 80	
1	do do céleri		0 40	
3½	lbs. maïs	0 45	1 57	
1	oz. do radis		0 20	
1	do do laitue		0 40	
1	do do concombre		0 25	
3½	lbs. pois	0 55	1 93	
½	lb. graine de panais		0 80	
2	livres de comptes		4 00	
1	livres de reçus		2 25	
9	livres de compte de 24 feuilles C S.D.E.	0 60	5 40	
14	do do H.B.	0 50	7 00	
1	douz. crayons de poche		1 25	
1	do avec caoutchouc		2 25	
½	douz. carnets		4 00	
6	do do variés		13 50	
1½	fuseau de galon		10 00	
1	livre de compte		1 75	
1	galon à mesurer		5 00	
27	bouilloires	3 00	81 00	
38	paires d'entraves à serrures	4 00	152 00	
3	balais		1 50	
2	galls. huile de graine de lin		6 00	
2	cruches pour do		1 00	
	Fret payé pour médicaments de Hale do cuir de Mashem		20 58	
2	peaux de vaches pour entraves		6 00	
1000	lbs. foin à Badger Creek, M. Walsh		10 00	
	Payé à McKnight pour 3 caisses de savon		1 50	
	do 35 lbs. jambon	0 25	8 75	
	do 2 do thé		4 00	
	do 10 do sucre		3 00	
	do 30 pains		9 00	
	do 2 sacs sans couture		1 20	
	do 6 boîtes sardines		3 00	
	do 2 canistres jambon séché		1 20	
6⅔	lbs. sucre pour guide et interprète	0 20	1 53	
1	do thé		0 70	
17	do farine, $2.00 ; 4 pains, $1 00.		3 00	
1	bouilloire		0 75	
142	lbs. avoine	0 6½	9 23	
1	bouteille d'huile pour voitures		0 50	

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: Acheté de J. G. Baker et Cie.

		$ cts.	$ cts.
1	boîte d'allumettes	0 15	
1	caisse d'eau-de vie, pour le Dr. Nevitt	16 50	
1	bouteille d'huile	0 50	
2	boîtes d'allumettes	0 25	
1	hache et manche	2 50	
			$6,729 21

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Assistant Commissaire.

FORT BENTON, T.M., 3 juillet 1875.

LIVRÉ aux Buttes des Cyprès, pour la POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: En compte avec J. G. Baker et Cie.

			$ cts.	$ cts.	$ cts.
20	mai...	1 douz. haches		18 00	
20	do ...	6 douz. manches	5 00	30 00	
20	do ...	6 paires de pentures 6 pcs		12 00	
20	do ...	12 plastrons		3 00	
20	do ...	6 pentures de 10 pcs		15 00	
20	do ...	14 doz. vis		1 50	
20	do ...	213 lbs. fer en barres pour cheminées		31 95	
		Payé pour couper le fer		2 00	
20	do ...	1 baril de clous		9 50	
20	do ...	2 doz. pqts. broquettes assorties		3 00	
20	do ...	1 charrue		30 00	
20	do ...	2 scies à deux mains		14 00	
20	do ...	53 boîtes de biscuits durs, 2,376 lbs	0 13½	320 76	
20	do ...	57 sacs de farine	8 50	484 50	
20	do ...	500 pds. bois de construction	8 00	40 00	
20	do ...	38,706 lbs. avoine	0 06½	2,515 89	
20	do ...	60 lbs. sucre	0 17	10 20	
20	do ...	1 caisse thé vert, 66⅔ lbs	1 25	83 33	
		Total			$3,624 63

Certifié.

JAMES F. McLEOD,.
Sous-Commissaire.

FORT BENTON, 18 juin 1875.

LIVRÉ au Fort McLeod, pour la POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : Acheté de J. G. Baker et Cie.

1875.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
15 juin ...	175	sacs de fleur	8 50	1,487 50	
15 do ...	23,568	lbs. avoine	0 06½	1,531 92	
15 do ...	256	lbs. café	0 28	71 68	
15 do ...	324	lbs. thé Oolong	0 70	226 80	
15 do ...	1,600	lbs sucre blanc	0 17	272 00	
15 do ...	70	lbs. poivre	0 45	31 50	
15 do ...	800	lbs. fèves	0 09½	76 00	
15 do ...	1,000	lbs. riz	0 14½	145 00	
15 do ...	35	barils de sirop, 175 gallons	1 30	227 50	
15 do ...	2	boîtes de vitres pour châssis	7 50	15 00	
15 do ...	12	caisses de légumes	7 50	90 00	
15 do ...	14	boîtes de savon, 1,050 lbs	0 11	115 50	
15 do ...	40	boîtes de pain, 4,152 lbs	0 3½	560 52	
15 do ...	3¾	douz. balais	6 00	22 50	
15 do ...	1	baril de clous coupés	....	12 50	
15 do ...	1	lanterne	....	2 00	
15 do ...	9	douz. de haches emmanchées	5 00	45 00	
15 do ...	20	étrilles	0 35	7 00	
15 do ...	5	lbs. cire d'abeilles	....	2 50	
15 do ...	1	douz. fioles de mucilage	....	2 50	
15 do ...	1,700	lbs. pommes de terre	0 05	85 00	
15 do ...	1,060	do sel	0 07	74 20	
15 do ...	50½	douz. poudre à levain	3 00	150 50	
15 do ...	2	barils de pommes sèches, 436 lbs	0 18	78 48	
15 do ...	5	caisses d'huile de charbon, 50 galls	0 90	45 00	
15 do ...	3	boîtes de chandelles, 120 lbs	0 30	36 00	
15 do ...	12	lbs. moutarde pure, et boîte de ½ lb.	1 25	15 00	
15 do ...	12	lbs. gingembre	0 50	60 00	
15 do ...	1	caisse d'allumettes	....	8 00	
15 do ...	4,000	lbs. lard fumé	0 17	680 00	
15 do ...	150	lbs. clous pour fer à cheval	0 35	52 50	
15 do ...	5	galls. térébenthine	....	7 50	
15 do ...	1	douz. haches	....	18 10	
15 do ...	2	égohines	....	4 50	
15 do ...	1	passe-partout	....	2 50	
15 do ...	15	barils de fers à cheval	11 00	165 00	
15 do ...	4	paires d'entraves	4 00	16 00	
15 do ...	14	moustiquaires	....	14 00	
15 do ...	15	lbs. terre à pipe	....	10 00	
15 do ...	12	caisses de viande condensée de la Californie	....	174 00	
		Total	....	....	$6,587 10

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

Fret d'un moulin à vapeur, de St. Louis au Fort McLeod, 20,000 lbs. à 5½ centins par livre.................. $1,100 00

Certifié,

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

FORT BENTON, 15 juillet 1875.

POLICE À CHEVAL NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

Payé au Col. McLeod pour acheter des chevaux		$1,015 00
do	S. C. Ashby	2,610 00
do	do	425 50
do	George Piatt	202 50
do	James Walsh, par compte	64 50
	Cours américain	$4,317 50
	Or	$3,925 00

Pièces justificatives, marquées "A."

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

HELENA, 3 juillet 1875.

Pièce justificative "A."

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec S. C. Ashby.

1875.		$ cts.
20 juin	2 chevaux alezan, Beelves	260 00
20 do	2 do do	200 00
20 do	1 do do	130 00
20 do	1 do do	80 00
20 do	5 do do	400 00
20 do	1 jument grise do	65 00
20 do	1 cheval alezan do	120 00
20 do	1 cheval bai, Bishop	115 00
20 do	1 do Wm. Jones	95 00
20 do	1 cheval alezan do	115 00
20 do	1 cheval brun do	75 00
20 do	2 chevaux bais, David Jones	260 00
20 do	1 cheval alezan do	85 00
20 do	1 cheval bai, Van Camp	110 00
20 do	1 do do	115 00
20 do	1 jument, Reynolds	120 00
20 do	1 cheval do	80 00
20 do	1 cheval rouan, Reynolds	100 00
20 do	1 cheval bai, Selway	85 00
		$2,610 00

Reçu paiement complet de MM. J. G. Baker et Cie., Benton, Montana.

S. C. ASHBY.

Certifié.

JAMES F. MCLEOD,
Sous-Commissaire.

MÉMOIRE de dépenses à Beaverhead, bon chevaux pour la police à cheval, par S. C. Ashby.

1875.		$ cts.	$ cts.
17 juin.....	Dépenses à l'hôtel Magnolia........	1 00	
17 do	Passage de diligence à Gafney, Beaverhead..	15 00	
17 do	Diner chez le capt. Cook, " Little Woolder"........	1 00	
17 do	Souper, station de White Hall........	1 00	
18 do	Coucher et déjeuner à la station de Gafney........	2 00	
18 do	Louage d'un cheval, etc., depuis Gafney jusqu'à Preir..	12 00	
18 do	Péage sur ponts........	2 00	
21 do	Payé à Wm. Jones pour mener les chevaux à Big Hole.	10 00	
21 do	Payé à Charles Beehver pour rassembler les chevaux	36 00	
21 do	do do pension des hommes et de lui-même........	11 00	
23 do	Péages sur les ponts jumeaux pour chevaux........	6 50	
23 do	Diner pour moi-même et pour le Mexicain à la station de Star......	2 00	
24 do	Coucher à la Crique au Poisson	6 00	
24 do	Diner pour deux hommes à King's Ranch	1 50	
26 do	Coucher chez le capitaine Cook	5 00	
26 do	Payé au mexicain pour conduire les chevaux........	25 00	
26 do	Payé pour retour du Mexicain en diligence........	15 00	
26 do	Payé pour compte à l'hôtel Magnolia	5 00	
3 juillet.	Payé pour repas des hommes........	7 50	
3 do .	Payé à Bullard pour ses repas jusqu'à B........	10 00	
3 do ..	Payé au mexicain pour main-d'œuvre........	1 00	
			$175 50
	Commission pour acheter des chevaux	....	250 00
	Total	....	$425 50

Reçu le montant ci-dessus de MM. J. G. Baker et Cie., Benton, T.M.

S. C. ASHBY.

Certifié.

JAMES F. McLEOD,

Sous-commissaire.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, par S. C. Ashby: A Geo. H. Piatt, Dt.

		$ cts.	$ cts.
26 juin.....	Louage d'une diligence et harnachement.....	5 00	
30 do	do voiture do	3 00	
25 do	Foin pour 26 chevaux........	13 00	
3 juillet..	Foin et herbe pour 18 chevaux........	126 00	
3 do ..	do 7 do	25 50	
3 do ..	do 9 do	18 00	
3 do ..	Soin de 5 chevaux pendant 10 jours........	10 00	
3 do ..	Enfouissement d'un cheval mort........	2 00	
			$202 50

Certifié.

JAMES F. McLEOD,

Sous-commissaire.

HELENA, T.M., 5 juillet 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, CANADA: Geo. H. Platt.

Cinq chevaux achetés par le sous-commissaire McLeod pour la force... $575 00

Reçu paiement.

GEORGE H. PIATT.

HELENA, 26 juin 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, CANADA: A Chas. E. Williams, Dt.

Quatre chevaux achetés par le sous-commissaire McLeod.................... $440 00

Reçu paiement.

CHAS. E. WILLIAMS.

HELENA, 21 juin 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: A James P. Walsh, Dt.

1875.
26 juin.—Faire des marques M P... $ 6 00
1er juillet.—Ferrer 17 chevaux et prix de 2 fers.............................. 58 50

Reçu paiement.

J. P. WALSH.

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

HELENA, 6 juillet 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: Compte avec l'inspecteur Crozier, Av.

1875.	Service.	Montant.	Cours américain.
		$ cts.	$ cts.
	S. Con. Leonard et Sinclair..........................	10 00	
	Passage en bateau à vapeur jusqu'à Bismark..........	25 00	
	Repas	10 65	
	Passage jusqu'à Fargo, en chemin de fer..........	19 80	
	Pension, Winnipeg	16 50	
		$89 95	
	Différence, cours américain..........................	2 47	
	A reporter	$92 40	

Police à cheval du Nord-Ouest: Compte de J. G. Baker et Cie.

1875.	Service.	Montant	Argent courant.
		$ cts.	$ cts.
	A reporter	92 42	
	Envoi d'un messager pour McLeod ou Col. Richardson.	50 00	
	Fergus, pour repas et nourriture d'un cheval	4 00	
	Péages	0 50	
	Conger, pour repas et nourriture d'un cheval	8 50	
	James Lee	3 75	
	McKnight, dépenses de Walsh	30 00*	
	Frais d'exprès sur selles	3 75	
	Jacob Gruff, pour pâturage de chevaux	4 00	
	Repas, Walsh et son détachement, et nourriture de leurs chevaux	8 25	
	Spitzley, repas, détachement du Col. McLeod	2 25	
	Crozier do do	3 00	
	do habits militaires, logement et nourriture des chevaux	7 25	
	Thompkins do do	7 50	
	E. Kelly do do	5 50	
	Frais d'exprès sur graines de jardin	4 50	
	Passage en diligence, Col. McLeod, Crozier et Ryan	60 00	
	Péage	1 00	
	Compte de Conger, repas et nourriture de chevaux	6 50	
	do Lee do do	3 00	
	Kelly pour repas, logement et nourriture de chevaux	6 50	
	Dépenses de Ryan pour la malle	17 00	
	Nourriture et livraison de quatre bestiaux égarés	20 00	
	Crozier, passage en diligence à Benton	20 00	
			$369 17

* Walsh prit cette somme au Fort Shaw pour payer les dépenses de voyage, à aller et retour, en mars.

Certifié,

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

(Or, $342.03.)

Helena, 15 juillet 1875.

Fort McLeod, T. N. O., 25 juin 1875.

Veuillez payer à L. C. Baker, six piastres, cours des Etats-Unis, pour transport de la malle de Benton, et porter au compte de la police.

J. M. WINDER,
Insp. commandant.

(Or, $5.46.)

A MM. J. G. Baker et Cie.,
Benton, T. M.

Teton River.

MM. J. G. Baker et Cie.

Messieurs,—Veuillez payer à D. L. Shafer, écr., ou au porteur, la somme de quarante-cinq piastres ($45), pour un harnais, pour M. G. Potts, guide, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

J. M. WALSH,
Inspecteur, P. C. N.-O.

FORT BENTON, 17 juillet 1875.

J. G. BAKER et Cie. : Au vapeur " Benton," Dt.
Police à cheval du Nord-Ouest:

Pour fret sur 16 colis, 3,904 lbs., à $2.15 pour cent.....	$ 83 93	
do 1 passage, de Stamford......................	50 00	
Charges..	178 43	
		$312 36

Reçu paiement.

JOHN C. BELL,
Commis.

BORDEREAU SPÉCIAL de marchandises en transit, chargées sur le char No. 2,136 du chemin de fer du Pacifique du Nord à Duluth, pour transport et exportation au Fort McLeod, par les Etats-Unis, par la route Bismarck et du Fort Benton.

Marques.	Nombre.	Colis.	Contenu.	Consignataire.	Consignation.
Le sous-commissaire McLeod, Fort McLeod, Manitoba.	5, 10	16	....	A. S. Chase, 142	Tel qu'indiqué par les marques.
	11, 13				
	14, 15				
	18, 19				
	1, 1, 2				
	7, 12				
	3	Boîtes sans numéro.			

Pour être signé par l'expéditeur.

A. S. CHASE,
Port de Duluth.

BISMARCK, T. D., 23 juin 1875.

Colis trouvés en bon ordre et tels que spécifiés dans le bordereau. Transbordés par moi du char 2,136, chemin du Pacifique du Nord, au steamer " Key West," en destination de Carroll, de là par steamer au fort Benton.

HENRY F. DOUGLAS,
Inspecteur des douanes.

BUREAU DE LA DOUANE, 17 juin 1875.

Je certifie que les colis ci-dessus décrits ont été chargés à bord du char désigné, et que le dit char a été dûment examiné et clos, ainsi qu'il appert par le certificat de l'inspecteur produit au bureau de la douane.

E. C. JONES,
Sous-percepteur.

GEO. W. CASS, receveur.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE DU NORD,

No. 675. BISMARCK, 22 juin 1875.

Bordereau de marchandises expédiées en bon ordre apparent, ou dont l'état a été vérifié par la compagnie du chemin de fer du Pacifique du Nord, à bord du dont est le maître, actuellement dans le port de Bismark, et devant contenir les articles suivants, tels que décrits et désignés lesquels devront être livrés et remis en bon ordre et condition à l'adresse marquée en marge, ou autres consignataires désignés par les premiers, en paiement du fret et des charges tel que spécifié plus bas (les dangers de la navigation, le feu et les abordages, seuls exceptés).

En foi de quoi le maître ou commis du dit navire a donné son affirmation pour deux bordereaux, tous deux de cette teneur et de cette date, dont l'un est rempli et l'autre doit rester en blanc.

JOHN DAVIDSON,
Agent.

Lieu de provenance.	W. B.	Date.	Consignataire et destination.	Articles.	Poids.	Taux.	Ch. de fer P.N.—Fret.	Avances.	Total à percevoir.
						$	$ cts.	cts.	cts.
Duluth	186	17 juin..	Police à Ch. du N.O., Fort McLeod..........	16 colis..................	3,700	150	150 00	19 48	
Char 2,136				Lac	....	......	....	8 95	
									$178 43

C. H.. $4 10
Courtier.. 3 00
Garde-magasin 1 85

$8 95

(No. de Transit 142.)

FORT BENTON, T.M., 4 août 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec John Kennedy, Dt.

Transport de 5,014 lbs. d'effets, bagages, et onze soldats, du Fort Benton aux Buttes des Cyprès.. $300 00

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie.

J. J. KENNEDY.

FORT BENTON, T.M., 17 août 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : A J. G. Baker et Cie.,

Passages du Capt. W. Wynder, du constable Brooks, du constable Leggatt et du constable Cook, de Benton à Bismarck............ $160 00

H. J. KING, commis,
Vapeur "Chas. W. Mead."

Approuvé,
W. WINDER,
Inspecteur.

FORT MCLEOD, 18 septembre 1875.

Reçu de MM. J. G. Baker et Cie., cinquante dollars ($50) pour transport de deux hommes de la police à cheval du Nord-Ouest.

ALEXANDER A. KIDD.

FORT BENTON, 7 août 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec Geo. Honk.

Voyage au Fort McLeod, suivant marché pour transport............ $100 00

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie.

GEO. W. HONK.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec Pat. Coughlin.

Transport d'effets et de troupe au Fort McLeod, suivant marché conclu avec J. G. Baker et Cie.. $100 00

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie., 3 août 1875.

PATRICH COUGHLIN.

FORT BENTON, 4 août 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec Peter Provost.

10 juillet—Transport d'effets et de passagers au Fort McLeod. $100 00

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie.

PETER PROVOST

POLICE À CHEVAL ; en compte avec John Lamotte.

Transport d'effets et de troupes au Fort McLeod, suivant marché fait avec J. G. Baker et Cie..	$100 00

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie., 3 août 1875.

JOHN LAMOTTE.

POLICE À CHEVAL : en compte avec James W. Brown.

Transport d'effets et de troupes, etc., du Fort Benton au Fort McLeod..	$200 00
Av.	
Dommages à l'avoine, tels qu'évalués..................................	3 50
	$196 50

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie., 5 août 1875.

JAMES W. BROWN.

HELENA, T. M., 28 juillet 1875.

MM. J. G. BAKER et Cie. : acheté de T. C. Power et Cie.

1 voiture à quatre ressorts..	$250 00

Reçu paiement.

T. C. POWER ET CIE.

LE GOUVERNEMENT DU CANADA, par James F. McLeod, sous-commissaire, etc. : à M. C. Page, Dt.

1875.—Pour services professionnels, comme avocat et conseil pour le dit gouvernement dans l'examen, fait devant le commissaire spécial W. E. Cullen, écr., de Thomas Hardwick, John Evans, ——Deveraux, Charles Harper et Trevanion Hale, accusés du meurtre d'Indiens d'Assiniboines à la Montagne des Cyprès, dans les Territoires du Nord-Ouest—cas tombant sous l'effet du traité d'extradition (suivant la décision du juge Wade, ci-annexée)	$2,500 00
Intérêt depuis le 9 août 1875, date de la décision du juge Wade.	
Total..	

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie., 3 sept. 1875.

MERRITT C. PAGE.

ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE, Territoire de Montana, comté de Lewis et Clarke. } S. S.

Ayant constaté par l'affidavit de Merritt C. Page, avocat et conseil pour le gouvernement de du Canada, dans la cause de l'extradition de Thomas Hardwick et autres, dans laquelle il y eut une enquête devant W. M. Cullen, écr., commissaire spécial, qu'il fut convenu entre le dit Merritt C. Page et James F. McLeod, agissant au nom du dit gouvernement que le montant en chiffres de ses honoraires pour ses dits services comme avocat et conseil dans la dite cause serait fixé par moi ; et ayant constaté de plus par les états assermentés du savant conseil, qui est au fait de ces questions, ainsi que par les preuves et les exhibits qui m'ont été soumis, que ces dits services méritent raisonnablement la somme de deux mille cinq cents piastres, et que cette somme constituerait des honoraires justes et raisonnables pour les dits services : pour ces considérations, et vu la preuve faite, je fixe le montant des honoraires du dit Merritt C. Page, pour les services qu'il a rendus au gouvernement du Canada lors de la récente enquête devant le commissaire spécial W. G. Cullen, dans l'examen de Thomas Hardwick et autres, en vertu des Actes du Congrès relatifs à l'extradition et le traité fait avec la Grande-Bretagne, à la somme de deux mille cinq cents piastres.

En foi de quoi j'ai signé, à Helena, Montana, ce neuvième jour d'août A. D. 18 75

DECIUS S. WADE,
Juge en chef de la Cour Suprême du
Territoire de Montana.

TERRITOIRE de Montana, comté de Lewis et Clarke. } S. S.

Ceci est pour certifier que ce qui précède est une vraie copie de la décision ou ordre dans mon bureau, faite et signée par moi.

Daté de Héléna, Montana, 27 août 1875.

DECIUS S. WADE,
Juge en chef, Cour Suprême, Montana.

Le Col. McLEOD, commandant la police : A John S. Wood, Dt.

Pour service d'un messager pour transporter la malle, du Fort Shaw, T. M., au Fort McLeod, (possessions britanniques) onze (11) jours pour un homme et un cheval, à $8.00 par jour, quatre-vingt-huit piastres........ $88 00

Reçu à l'agence de Blackfeet, T. M., de J. G. Baker, la somme de quatre-vingt-huit piastres en paiement complet du compte ci-dessus.

JOHN S. WOOD.

FORT BENTON, 23 août 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : A H. E. Bond.

15 août.—2 bouteilles d'eau-de-vie pour Brooks, malade, à $250.... $5 00

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie.

H. E. BOND.

FORT BENTON, 19 août 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : A George Croff.

6 repas au restaurant, pour un guide........................... $4 50

Reçu paiement de J. G. BAKER et Cie.

G. A. CROFF.

FORT-BENTON, T. M.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : Overland Hotel.

16 août.—Pension d'hommes de la police...................... $38 25

ROWE ET FRÈRE.

RIVIÈRE DU SOLEIL, 12 janvier 1875.

MM. J. G. BAKER ET CIE.

MESSIEURS,—Veuillez payer à John Largent, écr., la somme de vingt-cinq piastres ($25,00), et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest, et vous obligerez.

J. M. WALSH,
Surintendant et inspecteur.

FORT BENTON, 1875.

J. G. BAKER ET CIE. : Au steamer *Benton*, Dt.

Balance sur passage, A. Oliver et M. Gallagher, de la police à cheval du Nord-Ouest.. $3 00

A. OLIVER.

FORT-BENTON, T.M., 7 août 1875.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : Compte de Gilmer et Salisbery.

Passage de F. Montague, du Fort Benton à Helena.......... $20 00

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie.

GILMER ET SALISBERY,
par POWER ET FRÈRE,
Agents

Montague aida à amener d'Helena une bande de chevaux.

J. F. M.

HELENA, T.M., 18 juillet 1875.

Major McLEOD : Acheté de Charles Markham.

Juillet 2.—15 apparceos, $10 chacun	$150	00
1 persienne	1	00
1 bride	2	50
½ douzaine de courroies	3	00
Cuir fort	1	50
Total	$158	00

MM. J. G. BAKER ET CIE.

Veuillez acquitter le compte ci-dessus et le porter au compte général de la police à cheval du Nord-Ouest.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

FORT McLEOD, 6 juillet 1875.

J. G. BAKER ET CIE.
Benton.

Veuillez payer au porteur, Hiram Baker, cinq piastres, cours des E.-U., pour transport de la malle à Benton, et porter cette somme au compte de la police.

W. WINDER,
Inspecteur.

FORT-BENTON, 9 juillet 1875.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : A F. H. Eastman, Dt.

Pour 2 chambres occupées par des hommes de la police au vieux fort Benton, pendant un mois	$50	00

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie.

F. H. EASTMAN.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST: Compte de J. G. Baker et Cie.

Date.	Service.	Cours. Montant.	Total.
1875.		$ cts.	$ cts.
31 juillet...	Payé à F. H. Eastman, loyer du fort	50 00	
31 do ...	Baker, pour transport des malles	5 00	
31 do ...	Ryan, pour dépenses	20 00	
31 do ...	Restaurant, pour deux repas	1 50	
31 do ...	Chas. Markham	158 00	
31 do ...	Péage chez W. John	1 25	
31 do ...	Kruger, pour repas	8 50	
31 do ...	Spitzley do	4 00	
31 do ...	Passage de Montague, de Benton à Helena	20 00	
31 do ...	Steamer "Benton," balance due sur passage, Oliver et Gallagher	3 00	
31 do ...	Ordre du Major Walsh en faveur de Largent	25 00	
31 do ...	Compte à l'hotel Overland, Benton, pour pension des hommes (invalides)	38 25	
31 do ...	Geo. Croff, pension des guides	4 50	
31 do ...	Brooks, eau-de-vie pour les malades	5 00	
31 do ...	J. S. Woods, transport de la malle	88 00	
31 do ...	M. C. Page, avocat, honoraires dans une cause d'extradition	2,500 00	
31 do ...	T. C. Power et Frères, pour wagon	250 00	
31 do ...	Transport d'effets et de troupes du Fort McLeod	196 50	
31 do ...	do do do	100 00	
31 do ...	do do do	100 00	
31 do ...	do do do	100 00	
31 do ...	do do do	100 00	
31 do ...	Alexander A. Kidd, transport de deux hommes du Fort McLeod au Fort Benton	50 00	
31 do ...	Steamer "Mead," transport de quatre hommes, de Benton à Bismarck	160 00	
31 do ...	J. Kennedy, transport de onze hommes et 5,014 lbs. de bagage aux Buttes des Cyprès	300 00	
31 do ...	Transport de marchandises sur le steamer "Benton"	312 36	
31 do ...	Harnais pour Jerry Potts, 11 novembre 1874	45 00	
			$4,645 86
	En or		$4,222 84

Certifié,

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : Compte de J. G. Baker et Cie.

Date.	Service.	Or. Taux.	Or. Montant.
1875.		$ cts.	$ cts.
31 juillet...	Fret payé pour selles	....	7 00
31 do ...	do caisses de provisions	....	9 90
6 août ...	do charriage de 5,918 lbs. effets	0 02½	147 95
6 do ...	do do 4,089 lbs. marchandises	0 02½	102 20
3 sept....	do do 1,172 lbs. do 6 juillet	0 02½	29 30
3 do ...	do do 128 lbs. do 6 do	0 02½	3 20
3 do ...	do do 150 lbs., 5 selles	0 02½	3 75
7 do ...	do do 3,766 lbs., 15 ballots de march	0 02½	94 15
			$397 45

Certifié,

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : Compte de J. G. Baker et Cie. Objets fournis pour les hommes, à Benton.

1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 juillet..	549 lbs. de pain	....	71 00	
10 do ...	29 do biscuit	....	3 92	
10 do ...	486 do bœuf	....	72 97	
10 do ...	71 do porc	....	12 07	
10 do ...	395 do pommes de terre	....	13 82	
10 do ...	40 do thé	....	28 00	
10 do ...	65¾ lbs. de sucre	....	11 18	
10 do ...	1 lb. de poivre	....	0 20	
10 do ...	20 lbs. de sel	....	1 40	
10 do ...	33 assiettes en ferblan.c	....	5 50	
10 do ...	33 couteaux et fourchettes	....	16 50	
10 do ...	33 cuillères	....	2 75	
10 do ...	33 tasses en ferblanc	....	6 60	
10 do ...	10 verges de toile à serviettes	....	2 50	
10 do ...	18 lbs. de savon	0 11	1 98	
10 do ...	2 boîtes d'allumettes	....	0 25	
10 do ...	2 cuvettes	1 00	2 00	
10 do ...	1 fourchette à dépécer	....	0 50	
10 do ...	1 couteau de boucher	....	1 00	
10 do ...	1 carnet	....	0 50	
10 do ...	2 assiettes en ferblanc	....	2 50	
10 do ...	1 brosse à plancher	....	0 50	
10 do ...	1 hache et manche	....	2 50	
10 do ...	2 jattes de lait	....	0 35	
10 do ...	½ corde de bois	....	4 00	
10 do ...	1 cuillère à pot	....	0 50	
10 do ...	1 lb. de ficelle	....	0 50	
10 do ...	4⅔ douz. de serviettes	4 00	18 67	
10 do ...	17 lbs. de savon	0 11	1 87	
10 do ...	2 boîtes de pain, 161 lbs	0 13	21 73	
10 do ...	10 lbs. de thé	0 70	7 00	
10 do ...	19 do de sucre	0 17	3 23	

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST: En compte avec J. G. Baker & Cie.

1875.		$ cts.	$ cts.	
10 juillet...	1 canistre de poivre	....	0 25	
10 do ...	20 lbs. pommes de terre	0 03½	0 70	
10 do ...	2 grands chaudrons de camp	3 00	6 00	
10 do ...	2 poêles à frire	1 50	3 00	
10 do ...	1 manche de hache	....	2 50	
10 do ...	1 lanterne	....	2 00	
10 do ...	1 lb. chandelles	....	0 30	
10 do ...	1 douz. boîtes d'allumettes	....	1 50	
10 do ...	19 lbs. fèves fendues	0 09½	3 70	
10 do ...	150 do lard fumé	0 17	25 50	
10 do ...	2 sacs sans couture	....	1 00	
10 do ...	10 lbs. sel	....	0 70	
10 do ...	33 moustiquaires	0 75	24 75	
10 do ...	4 sacs de biscuit dur, 426 lbs	0 13	57 51	
10 do ...	390 lbs. lard fumé	0 17	66 30	
10 do ...	24 do thé Oolong	0 70	16 80	
10 do ...	50 do sucre	0 17	8 50	
10 do ...	1 canistre de poivre	....	0 20	
10 do ...	50 lbs. pommes de terre	0 03½	1 75	
10 do ...	50 do fèves	0 09½	4 75	
10 do ...	10 do sel	0 07	0 70	
10 do ...	4 grands chaudrons	3 00	12 00	
10 do ...	1 lanterne	....	2 00	
10 do ...	3 poêles à frire	1 50	4 50	
10 do ...	1 lb chandelles	....	0 30	
10 do ...	1 caisse d'allumettes, 2 douz. de boîtes	....	3 00	
10 do ...	1 paire de balances pour comptoir	....	20 00	
10 do ...	15 paires d'entraves	4 00	60 00	
10 do ...	7½ lbs. corde	0 25	1 88	
10 do ...	350 do avoine	0 06	204 75	
10 do ...	1 peloton de ficelle	....	0 50	
10 do ...	1 jarre	....	2 00	
10 do ...	1¼ vg. coton	0 20	0 25	
10 do ...	2¾ douz. musettes	15 00	41 25	
10 do ...	6 jarres à l'eau	2 00	12 00	
10 do ...	Avoine et foin pour les chevaux	....	10 00	
				$1,010 83
14 août...	1 carnet	....	0 75	
14 do ...	porte-plumes et enveloppes	....	1 00	
14 do ...	1 lb. savon pour Oliver et Gallagher	....	0 11	
14 do ...	29 lbs. biscuits au soda	0 20	5 80	
14 do ...	Thé	....	0 70	
14 do ...	1 cafetière	....	1 50	
14 do ...	1 poêle à frire	....	1 50	
14 do ...	2 assiettes	....	0 50	
14 do ...	1 couteau	....	1 00	
14 do ...	5 lbs. sucre	....	0 85	
14 do ...	12 do lard fumé	0 17	2 04	
14 do ...	1 boîte d'allumettes	....	0 15	
14 do ...	1 jarre à l'eau	....	2 00	
14 do ...	3 canistres de lait condensé	....	1 50	
14 do ...	1 bouteille de marinades	....	1 00	
14 do ...	5 lbs. fromage	....	1 50	
14 do ...	passage, MM. Oliver et Gallagher à McLeod	....	10 00	
14 do ...	14 lbs. jambon	0 21	2 94	
14 do ...	20 do biscuits	0 15	3 00	
14 do ...	2 do sucre	0 17	0 34	
14 do ...	1 sac, 80 lbs	0 06½	5 20	
				$43 38
				$1,054 21

Certifié,

J. F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Police à cheval Nord-Ouest: En compte avec J. G. Baker & Cie. Objets expédiés au Fort McLeod.

Date.		Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1875.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
14 août...	1	scie à couper		2 50	
14 do ...	1	do à fendre		2 00	
14 do ...	1	do à panneau		1 50	
14 do ...	1	erminette		2 50	
14 do ...	1	équerre en acier		3 00	
14 do ...	1	niveau		3 00	
14 do ...	1	rabot		2 50	
14 do ...	2	rabots ordinaires		2 50	
14 do ...	2	fausses équerres		2 50	
14 do ...	1	paire de compas		1 50	
14 do ...	1	jeu de scies		1 00	
14 do ...	1	pierre douce		1 50	
14 do ...	1	jauge en acier		1 00	
14 do ...	1	do		0 50	
14 do ...	1	égohine		2 00	
14 do ...	1	paire bouvets		3 00	
14 do ...	1	guillaume		0 75	
14 do ...	1	rabot à dégrossir		0 75	
14 do ...	1	guillaume		1 50	
14 do ...	1	équerre triang		0 75	
14 do ...	1	canistre à l'huile		1 00	
14 do ...	1	alènier		0 25	
14 do ...	1	varlope		5 00	
14 do ...	1	équerre en acier		3 00	
14 do ...	5	ciseaux		6 25	
14 do ...	2	hachettes		3 00	
14 do ...	2	marteaux		3 00	
14 do ...	1	scie à deux mains		2 00	
14 do ...	9	limes pour scies		9 00	
14 do ...	1	grande clé anglaise		2 00	
14 do ...	1	petite do do		1 25	
14 do ...	1	équerre en acier		3 00	
14 do ...	10	fer de guillaume		6 00	
14 do ...	2	canistres à l'huile, 1 chop		1 50	
14 do ...	1	marteau 8-oz		1 50	
14 do ...	2	règles 2 pds		2 00	
14 do ...	6	tranchets pour forgerons		3 00	
14 do ...	2	brochoirs		3 00	
14 do ...	1	gallon d'huile de graine de lin et 1 canistre		4 00	
14 do ...	1	lb. rivets en cuivre, 1 pce		1 50	
14 do ...	1	barre d'acier ¾ pce		4 25	
14 do ...	1	cire		1 50	
14 do ...	1	chevalet de sellier		7 50	
14 do ...	1	jauge à décou per		3 00	
14 do ...	1	couteau rond		1 50	
14 do ...	4	douz. d'aiguilles		1 00	
14 do ...	3	manches de poinçon		4 50	
14 do ...	1	jeu de rivets		1 00	
14 do ...	1	douz. fil pour selliers		3 00	
14 do ...	2	poinçons (divers)		1 00	
14 do ...	1	outil à chanfreiner		1 00	
14 do ...	1	rayeur en fer		1 00	
14 do ...	1	paire mocassins		1 00	
14 do ...	6	emporte-pièces variés		4 00	
14 do ...	1	roue à marquer		1 00	
14 do ...	2	cire noire		1 50	
14 do ...	2	couteaux avec fermoirs	5 00	10 00	
14 do ...	10	lbs. soudure	0 30	3 00	
14 do ...	1	clé anglaise		1 25	
14 do ...	1	caisse d'eau-de-vie		24 00	
14 do ...	1	bicarbonate de potasse		0 75	
14 do ...	1	iod. de potasse		6 00	

Police a cheval du Nord-Ouest: En compte avec J. G. Baker & Cie. Objets expédiés au Fort McLeod.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
14 août...	1 bromure de potassium		1 50	
14 do ...	1 nit. de potasse		0 50	
14 do ...	2 baguette en argent, de 2 oz.		3 00	
14 do ...	4 lb. bicarb. soda		1 00	
14 do ...	10 do sel d'epsom		2 50	
14 do ...	4 oz. hydrate chloral		1 50	
14 do ...	4 do opium en poudre		3 20	
14 do ...	2 lbs. do		5 00	
14 do ...	2 oz. ex. do		5 00	
14 do ...	2 lbs. tr. 1 camphre		3 00	
14 do ...	4 oz. sulfate de quinine	3 50	14 00	
14 do ...	2 lbs. camphre		2 00	
14 do ...	4 oz. ipecac pulv.		1 00	
14 do ...	1 lb. tr. belladonne		1 50	
14 do ...	1 do iode		1 50	
14 do ...	1 do arnica		4 00	
14 do ...	1 do nox. vomi.		1 00	
14 do ...	2 do jusquiame		2 00	
14 do ...	1 do ammoniaque		1 00	
14 do ...	1 do collodion		2 00	
14 do ...	2 do glycerine		2 50	
14 do ...	6 do huile de ricin		6 00	
14 do ...	1 douz. poudres de Seidlitz		5 00	
14 do ...	4 do suet		10 00	
14 do ...	5 vgs. de taffetas adhérent		5 00	
14 do ...	1 oz. cyodute		0 75	
14 do ...	1 douz. boîtes d'onguent		0 25	
14 do ...	½ do onguent d'iode		0 75	
14 do ...	1 bouteille d'huile à gargarismes		0 50	
14 do ...	6 do do de ricin	0 50	3 00	
14 do ...	6 do vermillon	0 75	4 50	
14 do ...	25 lbs. blanc de plomb		6 50	
14 do ...	5 do poudre d'émeri		1 75	
14 do ...	7 ax. café, 911 lbs	0 28	255 08	
14 do ...	4 caisses thé, 178 lbs	0 70	124 60	
14 do ...	1 sac de poivre, 105 lbs	0 45	47 25	
14 do ...	5 do fèves, 500 lbs	0 09½	47 50	
14 do ...	10 do riz, 1000 lbs	0 14½	145 00	
14 do ...	4 brls. sel, 1120 lbs	0 07	78 40	
14 do ...	2 do poudre à levain, 60 doz	3 00	180 00	
14 do ...	6 do pommes sèches, 1214 lbs	0 18	218 52	
14 do ...	20 canistres d'huile de charbon, 200 galls.	0 90	180 00	
14 do ...	12 boîtes de chandelles, 480 lbs	0 30	144 00	
14 do ...	6 caisses d'allumettes	8 00	48 00	
14 do ...	40 lbs. moutarde	0 70	28 00	
14 do ...	2 douz. balais	6 00	12 00	
14 do ...	325 sacs de farine	8 50	2,762 50	
14 do ...	1084 do avoine, 94,662 lbs	0 06½	6,153 03	
14 do ...	48 do sucre, 4,800 do	0 17	816 00	
14 do ...	3¼ corde pour drisse	0 25	0 81	
14 do ...	1 soufflet		75 00	
14 do ...	9 doz. boîtes de cirage	1 50	13 50	
14 do ...	10 barres de fer rond, 454 lbs	0 12½	56 75	
14 do ...	6 do do pour fers à cheval, 96 lbs	0 15	14 40	
14 do ...	24 mors de bride	0 75	18 00	
14 do ...	6 doz. boucles ⅝-pce	0 50	3 00	
14 do ...	5 gals. huile de saindoux	3 00	15 00	
14 do ...	1 paire de courroies à corselet		2 00	
14 do ...	1 do do bricole		2 50	
14 do ...	1 anneau		0 75	
14 do ...	1 fouet		5 00	
14 do ...	1 coutre de charrue		10 00	

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie. Objets expédiés au Fort McLeod.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
14 août...	12 doz. boucles $\frac{3}{4}$ pc............	0 60	7 20	
14 do ...	12 do do $\frac{7}{8}$	0 75	9 00	
14 do ...	6 do do 1	1 00	6 00	
14 do ...	8 anneaux de martingale............	0 50	4 00	$11,765 74

Je certifie que ce compte est correct.

HENRY HOMAN.

Certifié,

JAMES F. MCLEOD,
Sous-commissaire.

23 septembre 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie. Objets expédiés aux Buttes des Cyprès.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er sept...	243 sacs de farine............	8 50	2,065 50	
do ...	114,292 lbs. avoine............	0 06½	7,428 98	
do ...	5,708 do biscuits durs............	0 13	770 58	
do ...	388 do café............	0 28	108 64	
do ...	378 do thé............	0 70	264 60	
do ...	2,800 do sucre............	0 17	476 00	
do ...	1,200 do fèves............	0 09½	114 00	
do ...	1,200 do riz............	0 14	174 00	
do ...	2,460 do sel............	0 07	172 20	
do ...	3,101 do lard fumé............	0 17	527 17	
do ...	1,248 do pommes............	0 18	224 64	
do ...	435 do savon............	0 11	47 85	
do ...	320 do chandelles............	0 30	96 00	
do ...	48 do moutarde............	0 70	33 60	
do ...	120 galls. d'huile de charbon............	0 90	108 00	
do ...	8 caisses d'allumettes............	8 00	64 00	
do ...	62 do corde............	0 25	15 50	
do ...	49 galls. vinaigre............	1 20	58 80	
do ...	200 do sirop............	1 30	260 00	
do ...	24 canistres............	1 00	24 00	
do ...	460 lbs. pommes de terre............	0 06	27 60	
do ...	86 do poivre............	0 45	38 70	
do ...	1 doz. canistres de poivre............	....	2 50	
do ...	93$\frac{1}{6}$ do poudre à levain............	3 00	279 50	
do ...	46 lbs. tabac pressé............	1 35	62 10	
do ...	834 do do Soullard............	0 74	617 16	
do ...	1[illegible]8 do do do	0 65	83 20	

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : Compte avec J. G. Baker & Cie. Effets expédiés aux Buttes de Cyprès.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er sept....	3 barils de clous coupés		29 50	
1er do ...	1 do do forgés		12 50	
1er do ...	1 scie à deux mains et poignées		10 00	
1er do ...	9 balais	0 50	4 50	
1er do ...	1 douz. limes pour scies de moulin		10 00	
1er do ...	5 scies		4 00	
1er do ...	4 paires de pentures de 12 pouces	2 50	10 00	
1er do ...	1 douz. verroux et crampes		6 00	
1er do ...	3 scies et poignées	16 50	49 50	
1er do ...	6 serrures à bouton	2 00	12 00	
1er do ...	1 douz. cadenas		6 00	
1er do ...	1 grande hache		5 00	
1er do ...	1 do		5 00	
1er do ...	1 erminette		5 00	
1er do ...	4 boîtes de vitres	7 50	30 00	
1er do ...	½ douz. pinceaux à blanchir		7 50	
1er do ...	1 clef anglaise		3 00	
1er do ...	1 gallon		3 00	
1er do ...	3 égohines		7 00	
1er do ...	1 vilebrequin		3 00	
1er do ...	1 hache à main		3 00	
1er do ...	1 marteau		1 50	
1er do ...	1 ciseau à main		2 50	
1er do ...	1 niveau		2 50	
1er do ...	1 rabot		8 00	
1er do ...	1 règle		1 00	
1er do ...	12 tarières, variées		12 00	
1er do ...	1 équerre en fer		1 00	
1er do ...	6 manches de tarière		1 50	
1er do ...	4 ciseaux		5 00	
1er do ...	6 crayons de charpentiers		0 50	
1er do ...	1 pierre à l'huile		0 25	
1er do ...	1 canistre à l'huile		0 50	
1er do ...	1 douz. pierres rudes		3 00	
1er do ...	1 monture de meule		4 00	
1er do ...	2 pics et manches		5 00	
1er do ...	2 rateaux	1 00	2 00	
1er do ...	6 fourches	1 50	9 00	
1er do ...	1 balance de comptoir		20 00	
1er do ...	3 seaux pour chevaux		3 00	
1er do ...	36 châssis	1 00	35 00	
1er do ...	3 chantepleures en bois	0 50	1 50	
1er do ...	2 do en fer	0 75	1 50	
1er do ...	2 pelles	2 50	5 00	
1er do ...	1 bêche		2 00	
1er do ...	1 coutre de charrue		5 00	
1er do ...	1 poêle de cuisine, No. 80		55 00	
1er do ...	12 feuilles de tuyau		7 20	
1er do ...	1 bouilloire, No. 80		5 00	
1er do ...	4 lampes		4 00	
1er do ...	6½ douz. cheminées	3 00	18 50	
1er do ...	2 mèches de lampe		0 50	
1er do ...	10 boîtes de cirage pour chaussures	1 50	15 00	
1er do ...	1 canistre d'huile		0 50	
1er do ...	½ main papier émeri		0 50	
1er do ...	1 livre pour imprimer les lettres		5 50	
1er do ...	4 bouteilles d'encre à copier		4 00	
1er do ...	2 do rouge		1 50	
1er do ...	3 encriers		1 50	
1er do ...	1 douz. porte-plumes		0 75	
1er do ...	1 boîte de plumes		2 50	

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: Compte avec J. G. Baker et Cie. Effets expédiés aux Buttes des Cyprès.

Date.		Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1875.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er sept....	6	mains papier de petit format		1 50	
1er do ...	2	do do à lettre		0 50	
1er do ...	2,000	enveloppes	6 00	12 00	
1er do ...	200	enveloppes de bureau		3 00	
1er do ...	3	livres de blancs		6 00	
1er do ...	10	moustiquaires		12 00	
1er do ...	½	douz. boutons de porte		1 00	
1er do ...	6	paires de par-dessus		12 00	
1er do ...	15	lbs mastic	0 25	3 75	
1er do ...	2	boîtes de clous pour fers à cheval, 50 cts	0 35	17 50	
1er do ...	10	barres de fer en baguettes, 352 lbs	0 12½	44 00	
1er do ...	2	anneaux ouverts		1 00	
1er do ...	6	barres de fer H., 63 lbs.	0 15	9 45	
1er do ...	2	arbres simples, ferrés		3 50	
1er do ...	1	do double do		12 00	
1er do ...	2	barils de fers à cheval	11 00	22 00	
1er do ...	2	caisses graisse à essieux	9 00	18 00	
1er do ...	2	essieux doubles	2 50	5 00	
1er do ...	4	do	1 50	6 00	
1er do ...	2	rivets en cuivre		3 00	
1er do ...	192	pieds de bois de service, livrés à Benton	0 05	9 60	
1er do ...	92	lbs. chaux	0 05	4 75	
1er do ...	6	lbs. fil	2 50	15 00	
1er do ...	2	do selliers	1 50	3 00	
1er do ...	343	do avoine, livrés à Carver	0 06	22 30	
1er do ...	2	lbs. thé	0 70	1 40	
1er do ...	9	do sucre	0 17	1 53	
1er do ...	36	do biscuits	0 15	5 40	
1er do ...	12½	do jambon	0 21	2 62	
1er do ...	1	cafetière		1 50	
1er do ...	1	couteau		3 00	
1er do ...	4	pointes d'alène		0 25	
1er do ...	2	lbs. cire d'abeille		1 50	
1er do ...	1	douz. paires		3 00	
1er do ...	4	grosses de vis	1 50	6 00	
1er do ...	2	mesure de 1 gallon	1 50	3 00	
1er do ...	1	do de 1 pinte		1 00	
1er do ...	2	do de 1 pinte	0 75	1 50	
1er do ...	2	entonnoirs	0 50	1 00	
1er do ...	2	grandes cuillères	1 50	3 00	
1er do ...	4	lanternes	2 00	8 00	
1er do ...	4	bouteilles de glycerine		1 60	
1er do ...	½	oz. camphre		0 50	
1er do ...	3	lbs. moutarde		3 00	
1er do ...	1	do teinture opium		1 25	
1er do ...	½	do baume copahu		2 00	
1er do ...	2	do boules buchu	1 00	2 00	
1er do ...	4	do tissus de coton	0 60	2 40	
1er do ...	2	douz. fioles de 2 et 4 oz		2 00	
1er do ...	1	lbs. teinture d'opium camphré		1 25	
1er do ...	1	grosse de bouchons		0 75	
1er do ...	1	oz. opium		3 00	
1er do ...	4	lbs. sels d'epsom		1 00	
1er do ...	6	bouteilles d'eau-de-vie		8 50	
1er do ...	1	bouteille d'huile de ricin d'une chopine		1 00	
1er do ...	6	oz. calomel		1 50	
1er do ...	1	lb. teint. gent. comp		2 50	
1er do ...	½	lb. aconit		1 25	
1er do ...	6	oz. vin de calomel		1 00	
1er do ...	8	lbs. sirop de salsepareille		1 00	
1er do ...	1	lb. iodure de potassium		6 00	

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie. Objets expédiés aux Buttes des Cyprès.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1875.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er sept...	½ lb soda		0 15	
do ...	25 lbs. farine d'avoine, ½-lb. colis		7 50	
do ...	1 lb. tr. fer		1 00	
do ...	2 lbs. d'huile de résine		1 50	
do ...	1 lb. gingembre		1 00	
do ...	1 do glycerine		1 00	
do ...	1 do parégorique		1 50	
do ...	4 oz. P. O. opium		3 00	
do ...	2 lbs. sels		0 50	
do ...	1 chopine d'huile de ricin		0 75	
do ...	2 calomel		0 50	
do ...	1 chopine sirop scille		1 00	
do ...	4 boîtes (M. W. Seley)		1 00	
do ...	1 lb. fil d'or		0 75	
do ...	2 oz. P. morphine		18 00	
do ...	2 lbs. sel de plomb		0 50	
do ...	2 do gr. potasse		2 50	
do ...	4 oz. tr. mu. ferri		0 50	
do ...	1 pinte alcool		1 25	
do ...	2 oz. acide tart.		0 50	
do ...	2 do gomme arabique		2 50	
do ...	1 lb. vin ipecac		1 00	
do ...	1 cadenas		0 50	
do ...	4 bouteilles d'huile de ricin		2 00	
do ...	6 do de vin		7 50	
do ...	6 oz. P. jalap		0 75	
do ...	2 do tinc. arnica		1 50	
do ...	2 do amm. fort	1 00	2 00	
do ...	4 éponges		2 00	
do ...	1 petite spatule		1 00	
do ...	2 lbs. sirop scille		2 00	
do ...	2 do teint. ipecac		2 00	
do ...	2 do sirop de prune		2 00	
do ...	1 do teint. capsici		1 50	
do ...	2 do huile d'olive		1 50	
				$15,033 72

Certifié,

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

---

22 février 1875.

Veuillez payer au porteur deux piastres pour préparation d'une peau.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

---

24 février 1875.

Veuillez payer au porteur quatre piastres pour préparation de peaux.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

25 février 1875.

Veuillez payer au porteur cinq piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie.,
Benton.

Police à cheval du Nord-Ouest,
26 février 1875.

Veuillez payer au porteur deux piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie.,
Benton.

Police à cheval du Nord-Ouest,
28 février 1875.

Veuillez payer au porteur deux piastres pour préparation de robes.

J. F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie.,
Benton.

Police à cheval du Nord-Ouest,
28 février 1875.

Veuillez payer au porteur deux piastres et soixante centins pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie.,
Benton.

Police à cheval du Nord-Ouest,
28 février 1875.

Veuillez payer au porteur trois piastres pour préparation de robes.

J. F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie.,
Benton.

Police à cheval du Nord-Ouest,
28 février 1875.

Veuillez payer au porteur quatre piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. Baker et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

1er mars 1875.

Veuillez payer au porteur trois piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,

Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

2 mars 1875.

Veuillez payer au porteur deux piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,

Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

4 mars 1875.

Veuillez payer au porteur trois piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,

Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

4 mars 1875.

Veuillez payer au porteur dix-neuf piastres pour confection de robes.

JAMES F. McLEOD,

Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
BENTON.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

4 mars 1875.

Veuillez payer au porteur onze piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,

Sous-commissaire.

A J. G. BAKRR et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

3 mars 1875.

Veuillez payer au porteur trois piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,

Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST,
4 mars 1875.

Veuillez payer au porteur huit piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.
6 mars 18.5.

Veuillez payer au porteur une piastre pour préparation de robes.

JAMES F. McLEON,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD OUEST.
6 mars 1875.

Veuillez payer au porteur deux piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.
6 mars 1875.

Veuillez payer au porteur trois piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.
7 mars 1875.

Veuillez payer au porteur quatre piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.
7 mars 1875

Veuillez payer au porteur trois piastres pour préparation de robes.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST,

7 mars 1875.

Veuillez payer au porteur deux piastres et demie pour préparation d'une robe.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER ET CIE.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD OUEST,

8 mars 1875.

Veuillez payer au porteur deux piastres et cinquante cents pour confection d'une robe.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER ET CIE.,
Benton.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST,

8 mars 1875.

Veuillez payer au porteur six piastres pour préparation d'une robe.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER ET CIE.,
Benton.

FORT McLEOD, 15 mars 1875.

Veuillez payer au porteur trois piastres en marchandises (pour paiement d'une robe de buffle,) et charger au compte de la police.

J. WINDER.

A CHAS. CONARD, écr.,
Présent.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST,

3 mars 1875.

Veuillez payer au porteur deux piastres pour confection d'une robe.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A J. G. BAKER ET CIE.,
Benton.

FORT McLEOD, B. P., 5 octobre 1875.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST: Compte de J. G. Baker et Cie.

COMPTE DE ROBES.

			$ cts.	$ cts.
21 fév....	1	Payé par ordre à des Sauvages, préparation de robes	2 00	
24 do ...	2	do do	4 00	
25 do ...	3	do do	5 00	
26 do ...	4	do do	2 00	
28 do ...	5	do do	2 00	
28 do ...	6	do do	2 50	
28 do ...	7	do do	3 00	
28 do ...	8	do do	4 00	
1er mai...	9	do do	3 00	
2 do ...	10	do do	2 00	
4 do ...	11	do do	3 00	
4 do ...	12	do do	19 00	
4 do ...	13	do do	11 00	
3 do ...	14	do do	3 00	
3 do ...	15	do do	8 00	
6 do ...	16	do do	1 00	
6 do ...	17	do do	2 00	
6 do ...	18	do do	3 00	
6 do ...	19	do do	4 00	
7 do ...	20	do do	3 00	
7 do ...	21	do do	2 50	
8 do ...	22	do do	2 50	
8 do ...	23	do do	6 00	
15 do ...	24	do do	3 00	
3 do ...	25	do do	2 00	
				$102 50
		Moins change..	....	9 41
		En or..	....	$93 09

BENTON, MONTANA, 15 avril 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: Acheté de J. G. Baker et Cie.

	$ cts.	$ cts.	$ cts.
272½ lbs. sucre	0 20	54 50	
155 do café	0 38	58 90	
½ douz. balles de fil de coton retors	3 00	1 50	
½ do boîtes de moutarde	3 00	1 50	
1 lanterne		21 00	
5 douz gilets de flanelle	14 00	70 00	
½ do pantalons de travail	1 50	9 00	
6 caisses de pêche (boîtes de 3 lbs.)	10 50	63 00	
1 do fruits confits do		10 50	
3 do blé, do	10 50	31 50	
3 do tomates, do	8 50	25 50	
1 do fruits divers, do		10 50	
254 lbs. de tabac	0 96	243 84	
1 douz. cheminées de lampe		3 00	
2 lbs. gomme arabique	1 50	3 00	
1 douz. fioles de mucilage		2 50	
83½ lbs. corde	0 25	20 88	
2 faulx	2 00	4 00	
2 javelles	6 00	12 00	
2 manches de faulx	0 75	1 50	
5 galls. alcool	3 50	17 50	
117 lbs. graine de lin	0 50	58 50	
6 paires de formes pour chaussures	1 00	6 00	
12 paquets de broquettes de cordonniers		3 00	
1 grosses de broquettes pour formes		1 75	
1½ lbs. fil de cordonnier		4 50	
1 peau de maroquin		3 00	
5 lbs. cire d'abeille	0 75	3 75	
34 do lard fumé	0 22	7 48	
			$734 60
40 do tabac à fumer	1 00		40 00
Total, cours américain			$774 60

Je certifie que ce compte est correct.

H. M. P. NORMAN,

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

(Or, $704.18.)

FORT RICHARDSON, 1er septembre 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: Compte, suivant marché, pour approvisionnement de bœuf.

Date.	Quantité.	Taux.	Montant.	Total.
		cts.	$ cts.	$ cts.
4 juin	458½ lbs	7½		
16 do	674 do	7½		
23 do	472 do	7½		
26 do	368 do	7½		
1er juil...	397 do	7½		
31 do ...	438 do	7½		
4 août......	464 do	7½		
8 do	431 do	7½		
13 do	455 do	7½		
19 do	274 do	7½		
24 do	396 do	7½		
	4,827½ lbs	7½	362 06	
1er sept...	338 lbs	7½		
5 do ...	399 do	7½		
10 do ...	381 do	7½		
15 do ...	396 do	7½		
	1,514 lbs	7½	113 55	
				475 61
	Moins, change			45 24
				$430 37

Je certifie que ce compte est correct.

H. M. P. NORMAN,
J.P.S.

25 novembre 1875.

$95.

POLICE À CHEVAL DU N.-O., FORT MCLEOD,
11 mars 1875.

Veuillez payer à l'ordre de L. C. Baker la somme de quatre-vingt-quinze piastres pour transport de la malle de Benton.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

A MM. J. G. BAKER ET CIE.,
Benton.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. à L. C. Baker.

Transport de la malle du Fort McLeod à Benton, et retour, en mars $125 00

Argent comptant $30 00
Mandat 95 00
—— $125 00

(Or, $113.66.)

Approuvé.
JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

MM. J. G. Baker et Cie.,
Buttes des Cyprès.

Veuillez donner au constable Spicer une peau de vache, et porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest. $1.81.

A. H. GREISBACH,
Sous-inspecteur, police à cheval du N.-O.

Buttes des Cyprès, 24 août 1875.

Police à cheval du Nord-Ouest: En compte avec J. G. Baker et Cie.

Date.	Articles.	Cours. Taux.	Cours. Total.
1875.		$ cts.	$ cts.
14 janv	1⅝ lbs. baume de copahu	6 00	8 25
14 do	¾ lbs. esprit de nitre	6 00	4 50
14 do	2 paquets de houblon	0 75	1 50
18 do	40 gallons d'huile de charbon	1 50	60 00
1er fév	Transport de 700 lbs. de fret à Kipp		5 00
2 do	1 fouet de conducteur—ordre du sergent-major		3 50
19 do	163 lbs. de café		81 50
1er mars.	5 gallons d'huile de lin	1 97	9 85
25 fév	1,037 lbs. viande		51 85
2 mars	2 cruches de sirop de 5 gallons	12 50	25 00
3 do	440 lbs de viande	0 05	22 00
7 do	957 do do	0 05	47 85
7 do	100 do de sucre	0 45	45 00
24 do	2,003 do de viande	0 05	100 15
8 avril	100 do de café	0 50	50 00
11 do	Usage de 11 chevaux et 8 chiens, $2.00 par jour		176 00
11 do	1 cheval perdu dans le trajet		35 00
15 do	Barriques: 4 à $1.00, 1 à $1.50, 1 à $2.00		7 50
22 do	2 peaux de vache	1 50	3 00
22 do	100 lbs. tabac de marin		96 00
22 do	765 do de viande	0 05	37 25
25 do	3 cruches de sirop	9 50	28 50
25 do	1 do do Healy et Cie., Walsh		25 00
27 do	1 do do		11 00
27 do	20 lbs. de beurre	0 75	15 00
27 do	1 caisse de tomates		10 50
27 do	99 lbs. de pommes sèches		27 00
27 do	1 cadenas		1 00
7 mai	Un Sauvage, 111 lbs. de viande		2 22
10 do	* 3 cadenas		3 00
15 do	1 cheval		175 00
15 do	Payé à Healy et Cie., fret pour médicaments		15 00
15 do	Usage d'une voiture de charroyage		7 00
15 do	Passage à bord du bateau pass. à Marias *en route* pour Benton		5 00
15 do	8 repas do do do do		6 00
4 do	40 lbs. tabac, Sergeant et Cie		22 58
21 do	1 do		1 50
27 do	1 marteau de cordonnier		1 50
27 do	1 moustiquaire		2 50
27 do	1 do		2 50
1er juil	1 vg. tissu pour moustiquaire		0 35
	Cours américain		$1,233 68
	Or		$1,120 73

Certifié. JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

* Ces items sont pour des chevaux employés par le détachement dans l'affaire de Weatherwax; ils seront portés au compte des amendes imposées.—J. F. M.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

COMPTE DE MARCHANDISES.

Date.	Articles.	Or. Taux.	Or. Montant.
1875.		$ cts.	$ cts.
11 juil.	101 lbs. tabac	0 95	95 95
11 do	Balances		44 64
14 do	46½ fromage		14 88
14 do	1 cadenas		1 00
17 do	Ordre du capt. Winder pour Lamothe		4 00
26 do	do do fret sur le bagage de Ryan		1 00
28 do	do do en faveur de Hill		2 00
5 août	4¾ lbs. de corde	0 50	2 38
7 do	10 lbs. pain bis	0 25	2 50
10 do	1 cadenas		0 75
11 do	1 ciseau, Foster		2 00
12 do	2 cadenas		1 50
13 do	2 do		1 50
18 do	5 peaux de vache	2 00	10 00
20 do	4 lbs. clous		1 00
20 do	2 verges de tissu à moustiquaire		0 80
24 do	2 do batiste et broquettes en cuivre		1 05
6 sept.	2 douz. boîtes de chocolat		8 40
6 do	1 peau de vache		2 00
7 do	2 canistres de graisse à voiture		2 00
7 do	2 peaux de vache		4 00
8 do	366 lbs. de jambon	0 30	109 80
8 do	Oignons séchés		1 25
8 do	3 pains de chocolat		1 05
8 do	10 lbs. raisins de Corinthe	0 50	5 00
8 do	12 sacs vides	0 50	6 00
8 do	1 boîte de tabac de 19 lbs		22 80
8 do	1 bidon de lait		20 00
12 do	14 boîtes de sardines		8 40
12 do	5 lbs. de pommes		2 50
12 do	6 boîtes de pêches		1 25
13 do	3 sacs de toile à cabas	0 50	1 50
13 do	1 sac sans couture		0 75
13 do	6 sacs Burlap	0 50	3 00
13 do	6 sacs sans couture	0 75	4 50
14 do	10¼ lbs. corde	0 50	5 13
15 do	1 couverture		5 00
19 do	1 peau de vache		2 00
20 do	½ lb. de saindoux		0 20
20 do	1 lb. clous		0 25
23 do	12 peaux de vache	0 50	6 00
23 do	1 cadenas		0 75
23 do	Marchandises de Oliver et Gallagher		9 60
27 juillet	5 lbs. saindoux, ordre du capt. Winder		2 00
9 do	12 lbs. thé, par Walsh, de Kerler		18 00
9 do	* Charriage de 130 peaux de la Crique aux Moutons		32 50
	Total (en or)		$472 58

* Ceci est pour fret des robes saisies en la possession de Smith, maintenant sur le canal, en attendant des instructions.

Certifié.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

HELENA, 28 juin 1875.

Col. JAMES F. MCLEOD, sous-commissaire, police à cheval du Nord-Ouest: En compte avec J. G. Baker et Cie.

AFFAIRE DES BUTTES DES CYPRÈS.

Payé à	Marshall Wheeler	$ 921 75
do	W. E. Cullen	231 40
do	Frederick Power	21 00
do	W. G. Conrad	46 00
do	Charles D. Hard	400 00
do	Pelky, Buck et Grindle	36 00
do	James Arroux	51 00
do	Wm. B. Judd	27 00
do	James D. Pelletier	25 00
do	David Brush	5 00
do	Moses Solomon	51 00
do	Thumb, Leighton et Buck	18 00
do	H. P. Grenelle	6 00
do	Geo. M. Bell	50 50
do	R. Haneiro (Tony)	80 00
do	J. X. Beidler	199 50
do	A. Farwell	450 00
do	C. D. Sullivan	30 00
do	Chris. Keach	30 00
do	James A. Quirk	50 00
do	J. B. LeBeau	5 00
do	W. F. Sanders	1,500 00
do	Alexis de la Bombarde	204 50
do	Seth Bullock	15 00
do	Francis Irvine, fret d'effets	20 00
do	La Bombarde et Wood	40 00
do	Piatt, note d'écurie	120 00
do	do	269 00
do	Stanford, passage par la diligence	15 00
do	do dépenses	15 00
do	Wood et La Bombarde, dilig. jusqu'à Shaw.	30 00
do	E. L. Kelly, repas et nourrit. de chevaux.	6 50
do	James Armstrong, repas et aliments	3 00
do	Cronger, repas et aliments	8 00
do	Péage de barrières	2 50
do	Frais d'exprès, valise de Francis Irvine	8 00
do	do valise de Wood	3 00
do	Note de l'Hotel St. Louis	703 27
do	Wood, dépenses sur la route	10 00
do	Télégrammes	70 35
	Total, cours des E.-U	$5,777 27
	Or	$5,252 00

Reçu paiement.

J. G. BAKER et Cie.

Certifié,

JAMES F. MCLEOD,
Sous-commissaire.

LE CANADA, par le Col. James F. McLeod, commissaire, à Wm. F. Wheeler, *prévôt* des E.-U., Montana, pour services rendus et dépenses encourues dans la cause d'extradition des Etats-Unis *vs.* Thos. Hardwick et autres, devant Wm. E. Cullen, commissaire des E.-U., pour conduire l'enquête à Helena, Montana :

1885.	
27 juillet.—Chas. G. Reynolds, député, pour ses honoraires et ses dépenses dans la dite cause suivant sa pièce justificative No. 1. produite avec les présentes..........	$120 50
do John A. Quirk, député spécial, pour ses services et ses dépenses, suivant sa pièce justificative No. 2, produite avec les présentes..........	275 00
do J. F. Taylor, trésorier du comté de Lewis et Clarke, Territoire de Montana, pour l'entretien et la nourriture des cinq défendeurs dans la dite cause dans la prison du comté de Lewis et Clarke, au taux payé par les Etats-Unis pour la garde de leurs prisonniers, suivant sa pièce justificative No. 3, produite avec les présentes..........	320 00
do Walter Corwin pour ses services comme gardien des dits défendeurs à la cour durant le jour et à la prison durant la nuit, suivant sa pièce justificative No. 4, produite..........	140 00
do Taylor et Allen en acquittement de leur glace fournie durant le dit examen des dits défendeurs, du 3 juillet au 24 juillet 1875, suivant la pièce justificative No. 5, produite...	4 50
do J. H. Irving et Cie., pour leur facture de papeterie, fournie pour l'usage de la Cour durant le dit examen suivant la pièce justificative No. 6, filée..........	9 25
Honoraires et services personnels dans la dite cause, comme suit :—	
13 juillet.—Signification des brefs d'arrestation à Thos. Hardwick, Trevanion Hale, Elijah J. Devereux, John Evans et John Harper, les dits défendeurs, à Helena, Montana ; cinq significations, à $2.00 chacune..........	10 00
3 juillet.—Honoraires pour significations de *subpœnas* à Alexis de Bombarde, M. O. Shum, D. W. Buck, Wm. Conrad et Jos. Layton, à Helena, et à Wm. B. Judd et Chs. D. Hard, aux Sources Chaudes, Montana ; sept significations à 50 cts. chacune.......	3 50
do Déboursé, frais de voyage aux Sources Chaudes pour y signifier des subpœnas à C. D. Hard et W. B. Judd..........	5 00
24 juillet.—Pour mes services et ma présence au dit examen, du 3 au 24 juillet 1875 : dix-sept jours à deux piastres par jour..........	34 00
	$921 75
33 juin.—Avances d'argent..........	300 00
	$621 75

24 juillet, 1875.—Reçu paiement complet.

W. F. WHEELER,
Prévôt des E.-U., Montana.

W. F. WHEELER, prévôt des E.-U., Montana, Dt. à Charles G. Reynolds.

1875.	
24 juin.—Passage de diligence de P. B. Clarke ; passage de diligence pour moi-même, de Helena à Bozeman et retour, en allant signifier des subpœnas à Garry Burke, témoin de la poursuite dans la cause des Etats-Unis *vs.* Thomas Hardwick *et al.*, sur accusation d'avoir assassiné certains sauvages Assiniboines, dans l'Amérique Britannique, 1873, pour l'audition devant W. E. Cullen, commissaire des E.-U. Distance parcourue, 230 milles.	$20 00

24, 25, 26 juin.—Pour trois repas par jour pendant ce temps à $1 chaque...		$9 00
do Pour logement pendant deux nuits...		2 00
25 juin.—Argent déboursé pour un télégramme envoyé d'Helena au dit député		1 50
25, 26 juin.—Argent déboursé pour un télégramme envoyé au dit député et un autre reçu de lui		3 00
do Pour 17 jours de service et présence devant le commissaire Cullen durant l'examen de Thos. Hardwick et autres, les 3, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 24 juillet, à $5		85 00
		$120 50

Reçu paiement.

CHAS. G. REYNOLDS.

W. F. WHEELER, prévot des E.-U., Montana: A Jno. A. Quirk, Dt.

1875.		
24 juin.—Gibner et Salisbury, pour passage de diligence de Helena au Fort Benton, territoire de Montana, en allant signifier des subpœnas dans la cause des Etats-Unis *vs.* Thos. Hardwick *et al.*, pour la poursuite, audition devant le commissaire Cullen		$20 00
28 do —Déboursé pour passage de bateau du Fort Benton à Carroll, territoire de Montana		8 00
29 do —Honoraires pour signification d'un subpœna à Geo. M. Bell....		0 50
1er juillet.—Un guide pour trois jours de service à $4 par jour, pour aller du bassin de Judith porter une sommation à Antonio Haniero		12 00
29 juin.—Louage d'un cheval pour moi-même, pour aller du bassin de Judith à la recherche du témoin Haniero, trois jours, à $3 par jour		9 00
29 do —Compagnie de transport Durand pour passage de diligence du témoin G. M. Bell, de Carroll à Helena, territoire de Montana		30 00
28 juin à 3 juillet.—12 repas, pour le témoin Bell, à Carroll et sur la route d'Helena à $1		12 00
29 juin.—Passage de diligence de Antonio Haniero, témoin de Read, territoire de Montana, à Helena		20 00
1er juillet.—Signification d'un subpœna à Haniero		0 50
1-3 do —Neuf repas pour le témoin Haniero pendant le dit voyage à Helena		9 00
29 juin.—Passage de diligence pour moi-même, de Read à Helena, territoire de Montana		20 00
24 do —30 repas pour moi-mème, pendant ce temps, à $1 par repas		30 00
6 juillet.—Services comme gardien, de jour et de nuit, à la prison d'Helena, du 6 au 21 juillet, ces deux dates inclusivement; 19 jours à $5, pour garder Thomas Hardwick et autres		95 00
6 do —Logement pendant neuf nuits, à $1		9 00
		$275 00

Reçu paiement.

JOHN A. QUIRK.

W. F. Wheeler, prévot des E.-U., territoire de Montana: Au comté de Lewis et Clarke T. M. Dt.

Juillet, 1875—Nourriture et entretien de Thomas Hardwick, Trevanion Hale Charles Harper, John Evans et J. F. Devereux, arrêtés sur accusation d'avoir assassiné certains sauvages Assiniboines dans les territoires du Nord-Ouest, en Canada, comprenant l'usage de la prison, du 26 juin 1875 au 24 juillet 1875, 28 jours, à $2.50 par jour.. $350 00
Moins, sur le compte de Devereux qui fut acquitté le 12 juillet 1875, 12 jours à $2.50 par jour 30 00

$320 00

Reçu paiement, 24 juillet 1875.

J. F. TAYLOR,
Trésorier du comté de Lewis et Clarke,
Territoire de Montana.

En double.

W. F. Wheeler, prévot des E.-U. Montana: A Walter Corwin, Dt.

1875. 26 juin au 25 juillet, inclusivement
Services comme gardien, de jour et de nuit, à la prison d'Helena, du 26 juin au 24 juillet 1875, inclusivement, 28 jours, à $5 pour garder Thomas Hardwick et autres.. $140 00

Reçu paiement, 24 juillet 1876.

WALTER CORWIN.

W. F. Wheeler, prévot des E.-U., Montana, Dt. à Taylor et Allen.

Pour 300 lbs.de glace pour l'usage de la cour du commissaire Cullen, du 3 juillet au 24 juillet 1875, à 1½ centin par lb.................. $4 50
Reçu paiement.

TAYLOR et ALLEN.

Helena, Montana, 24 juillet 1875.

Wm. F. Wheeler, prévot des E.-U.: Acheté de J. H. King et Cie., libraires, etc.

Juillet 3—	1 rame de papier..	$7 00	
	1 chopine d'encre Brande..	1 00	
	1 douzaine de crayons..	1 25	
			$9 25

Payé.

J. H. KING et Cie.,
Par Wells.

Helena, Montana, 24 juillet 1875.

LES ETATS-UNIS : A W. E. Cullen, Dt.

Pour services comme commissaire dans l'affaire de Thos. Hardwick, *et al.*, par jour, du 3 juillet au 24 juillet 1875, 17 jours, à $5	$ 85 00
Pour prendre les témoignages, 611 folios à 20 centins	122 00
Emanation de 15 mandats d'arrestation, à $1	15 00
Administration de 34 serments, à 10 centins	3 40
Emanation de 12 subpœnas, à 25 centins	3 00
Production de 30 pièces de documents, à 10 centins	3 00
	$231 40

HELENA, T.M., 24 juillet 1875.

Reçu du col. Jas. F. McLeod, sous-commissaire, deux cent trente-une piastres et quarante centins, en paiement complet du compte ci-dessus.

W. E. CULLEN,
Commissaire des E.-U.

$21.00.

HELENA, MONTANA.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, vingt et une piastres, pour honoraires de témoins dans l'affaire d'extradition de Thos. Hardwick *et al.*, devant le commissaire des Etats-Unis.

JOHNNY K. POWERS,
PAR CONRAD, procureur.

$46.00.

HELENA, MONTANA, 26 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, quarante-six piastres, frais de témoins, etc., *in re* extradition de Thos. Hardwick *et al.*, devant le commissaire des Etats-Unis, W. E. Cullen.

W. G. CONRAD.

1875. Col. McLEOD : A Chas. D. Hard, sous-prévot des E.-U.

21 juin.—	132 repas, prisonniers en route pour Helena	$135 00
"	Harwood pour transport et garde des prisonniers	70 00
"	J. D. Bridles	50 00
"	Geo. Croff, 10 repas à Benton	10 00
"	M. Solomons, passage de Benton à Helena	20 00
"	Mon passage	20 00
"	5 repas en route	5 00
"	Services rendus pour arrêter des prisonniers et suivre des procès, 30 jours à $3.00	90 00
		$400 00

Reçu paiement,

CHAS. D. HARD,
Sous-prévot des E.-U.

$36.00.

HELENA, MONTANA, 26 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commisscire, trente-six piastres, honoraires de témoins *in re* extradition de Hardwick *et al.*, soit $25 pour Pelky, $5 pour Buck, et $6 pour Grindell.

W. J. SAUNDERS,
pour PELKY, BUCK ET GRINDELL.

$51.00.

HELENA, MONTANA, 24 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, cinquante et une piastres, honoraires de témoins dans la cause d'extradition de Thomas Hardwick *et al.*

JAMES L. ARROUX.

$27.00.

HELENA, MONTANA, 26 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, vingt-sept piastres, en paiement complet d'honoraires de témoins *in re* extradition de Thomas Hardwick *et al.*

WM. B. JUDD.

$25.00.

HELENA, MONTANA, E.-U., 24 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, vingt-cinq piastres, honoraires de témoins, dans la cause d'extradition de Hardwick *et al*, devant le commissaire des Etats-Unis Cullen.

JOHN D. PELLETIER.

$5.00.

HELENA, MONTANA, E.-U., 26 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, cinq piastres, honoraires de témoin, dans la cause d'extradition de Hardwick *et al.*, devant le commissaire des Etats-Unis Cullen.

DAVID BUSH.

$51.00.

HELENA, MONTANA, 24 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, cinquante et une piastres, en paiement de dépenses et frais de voyage dans la cause de la Reine *vs.* Hardwick *et al.*, comme témoin de la poursuite.

MOSES SOLOMON.

$18.00.

HELENA, MONTANA.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, dix-huit piastres—six piastres pour Thum, six piastres pour Leighton et six piastres pour Buck—honoraires de témoins dans l'affaire d'extradition de Thomas Hardwick *et al.*

W. G. CONRAD.

$6.00.

HELENA, 26 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, six piastres, honoraires de témoins, *in re* Thomas Hardwick *et al.*, pour extradition devant le commissaire des E.-U. Cullen.

H. P. GRINDELL.

$50.50.

HELENA, MONTANA.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, cinquante piastres et cinquante centins, honoraires de témoins, *in re* extradition Hardwick *et al.*, devant W. E. Cullen, commissaire des E.-U.

ED. M. BULL.

$80.00.

HELENA, MONTANA, 26 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, quatre-vingts piastres, honoraires de témoins, *in re* extradition de Thomas Hardwick *et al.*, devant W. E. Cullen, commissaire des E.-U.

Témoin :
W. F. SAUNDERS.

Sa
R. x HANIERO.
marque.

LE SOUS-COMMISSAIRE JAMES F. McLEOD : A J. X. Beidler, sous-prévot des E.-U., Dt.

Pièce justificative.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
No. 1...	W. Rowe, voyage à High Wood	30 00	
No. 2...	Passage de diligence, 4 voyages, suivant pièce justificative	80 00	
No. 3...	Note d'hôtel au Fort Benton, suivant pièce justificative	22 50	
No. 4...	Repas aux Sources de Vingt-huit milles, suivant pièce justificative	2 00	
No. 5...	do do do	2 00	
No. 6...	Repas chez John, suivant pièce justificative	2 00	
No. 7...	Note d'hôtel au Fort Benton, suivant pièce justificative	3 00	
No. 8...	Messager à High Wood, suivant pièce justificative	10 00	
No. 9...	Repas chez Kruger do	4 00	
No. 10...	do Spitzler do	4 90	
			159 50
	Reçu de Charles D. Hard *$50 00		
	do Col. McLeod 50 00		
			100 00
	Balance due pour dépenses		$59 50
	Pour services personnels, de Benton à Helena, voyage à Benton et retour, avec les prisonniers, et assistance au procès, 30 jours, à $3.00 par jour		90 00
			$149 50
	*Inclus dans la pièce justificative No. 6		50 00
	Montant payé à Beidler		$199 50

J. X. BEIDLER.

$30.00.

FORT BENTON, 6 juillet 1875.

Reçu de J. X. Beidler la somme de trente piastres, pour frais d'un voyage aux Montagnes du Haut Bois pour trouver la trace de Smith et de Ladd.

Reçu paiement,

WM. ROWE.

$80.00.

HELENA, T.M., 22 juillet 1875.

Reçu de J. X. Beidler, soixante piastres pour passages de diligence de Benton à Helena et d'Helena à Benton, et retour.

$20 pour Farwell.

W. C. CHILDS,
Agent et surintendant.

$22.50.

FORT BENTON, 10 juillet 1875.

Reçu de J. X. Beidler la somme de vingt-deux piastres et cinquante centins pour repas et logement à Benton, à la recherche de prisonniers.

ROWE ET FRERE.

$2.00.

SOURCES DE VINGT-HUIT MILLES, 10 juillet 1875.

Reçu de J. X. Beidler, deux piastres pour repas, en route pour Benton.

EDWARD KELLY.

$2.00.

TOLL GATE, 11 juillet 1875.

Reçu de J. X. Beidler, deux piastres pour repas, en route pour Benton.

WILLIAMS JOHNS.

$2.00.

SOURCES DE VINGT-HUIT MILLES.

Reçu de J. X. Beidler, deux piastres pour repas.

GEORGE BROWN.

$3.00.

FORT BENTON, 16 juillet 1875.

Reçu de J. X. Beidler, trois piastres pour repas et coucher.

ROWE ET FRERE.

$10.00.

FORT BENTON, 15 juillet 1875.

Reçu de J. X. Beidler, dix piastres pour moi et mon cheval, allant à Haut Bois et retour, à la recherche de J. M. Arroux.

Sa
S. x BILLIDAUX.
marque.

Témoin—J. M. ARROUX.

STATION DE ROCK CREEK, 17 juillet 1875.

$2.00

Reçu de J. X. Beidler, deux piastres pour repas à Benton.

AUG. KRUGER.

STATION DE ROCK CREEK, 11 juillet 1875.

$2.00.

Reçu de J. X. Beidler, deux piastres pour repas, revenant de Benton.

AUG. KRUGER.

STATION DU CAP À L'AIGLE, 10 juillet 1875.

$2.00.

Reçu de J. X. Beidler, deux piastres pour repas en route à Benton.

S. SPITZLEY.

STATION DU CAP À L'AIGLE, 16 juillet 1875.

$2.00.

Reçu de J. X. Beidler, deux piastres pour repas à Benton.

S. SPITZLEY.

HELENA, 23 juillet 1875.

$450 00.

Reçu du sous-commissaire McLeod, police à cheval du Nord-Ouest, la somme de quatre cent cinquante piastres, comme suit :—

Par J. G. Baker et Cie., à Benton	$100 00
Du sous-commissaire	50 00
Par le major Irwine	100 00
Du sous-commissaire	200 00
	$450 00

Pour payer ses dépenses en cherchant des témoins, et pour ses propres services comme témoin dans l'affaire de la poursuite des meurtriers des Buttes des Cyprès.

ALEX FARWELL.

$30.00.

HELENA, MONTANA, 26 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, trente piastres pour la pension de R. Haneiro, témoin *in re* Thos. Hardwick *et al.*, pour extradition.

C. D. SULLIVAN.

$30.00.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, trente piastres pour pension de George Bell, témoin *in re* Hardwick *et al.*, pour extradition, devant Cullen, commissaire des Etats-Unis.

CHRIS. KEACK.

HELENA, TERRITOIRE DE MONTANA.

Col. McLEOD, Dt. à John A. KIRK.

Pour dix jours de service, deux subpœnas, Geo. W. Bell et Club-foot Tommy, du 24 juin au 3 juillet 1875, à cinq piastres par jour..	$50 00

Reçu paiement.

JOHN A. QUIRK.

$5.00.

HELENA, 26 juillet 1875.

Reçu de James F. McLeod, sous-commissaire, cinq piastres pour services comme interprète dans une enquête, une journée, *in re* Hardwick *et al.*, pour extradition.

J. B. LEBEAU,
par W. F. SANDERS,
son procureur.

ETUDE DE W. F. SANDERS, AVOCAT,
HELENA, MONTANA, 27 juillet 1875.

JAMES F. McLEOD, sous-commissaire, Dt. à W. F. Sanders.

Juillet, 1875.—Pour avis, consultations, et services professionnels, dans l'affaire de l'extradition de Thomas Hardwick *et al.*, devant le commissaire Cullen	$1,250 00
Honoraires sur une motion pour mise en liberté et pour *habeas corpus* dans le cas de Devereux contre vous pour prétendue poursuite malicieuse et emprisonnement injuste..	250 00
	$1,500 00

Reçu paiement au complet.

W. F. SANDERS.

HELENA, MONTANA, 26 juillet 1875.

$204.00.

Reçu du lieut.-col. McLeod, la somme de deux cent quatre piastres et cinquante cents en paiement de mon salaire comme guide.

sa
ALEXIS × LA BOMBARDE.
marque.

Témoin.

JAMES T. STANFORD.

HELENA, T.M., 14 juin 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : A Geo. H. Piatt.—Louage, vente et nourriture de chevaux, etc.

27 mai.—Louage de chevaux et voiture à ornières.........	$120 00

MM. J. G. BAKER ET CIE. : Veuillez payer ce compte.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Reçu paiement.

GEO. H. PIATT.

HELENA, M.T., 26 juillet 1875.

POLICE À CHEVAL : A George H. Piatt, Dt. :—Louage, vente et nourriture de chevaux, etc.

12 jours de louage de chevaux à Benton..........................	$120 00
10 do do Shaw..........................	100 00
2 licous..	3 00
14 jours de nourriture pour les chevaux.......................	28 00
Louage de voiture, par Farwell..................................	18 00
	$269 00

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie.

GEO. H. PIATT.

HELENA, T.M., 26 juillet 1875.

Col. McLEOD, par FARWELL : A Geo. H. Piatt, Dt. :—Louage, vente et nourriture de chevaux, etc.

14 juillet.—Louage de voiture.......................................	$3 00
17 do do	3 00
18 do do	3 00
19 do do	3 00
20 do do	3 00
23 do do	3 00
	$18 00

Certifié,

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

Dépenses encourues pour transporter les témoins.

HELENA, M.T., 27 juillet 1875.

$15.00

Reçu de Jas. F. McLeod, la somme de quinze piastres, pour vous avoir gardé pendant que vous étiez en état d'arrestation, *re*-Devereux *vs.* McLeod.

SETH BULLOCK.

HELENA, T.M., 28 juillet 1875.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : Compte de l'hôtel St. Louis.

Service.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.
Col. McLeod—		
Pension, etc., du 7 juin au 28 juillet	153 00	
Note de blanchissage	10 00	
Timbres-poste	1 77	
		164 77
Capt. Crozier—		
Pension et logement, 5½ jours		15 75
Chas. Ryan—		
Pension et logement, 25½ jours		76 50
Major Irvine—		
Pension et logement, du 15 juin au 28 juillet	129 00	
Blanchissage	11 25	
		140 25
Woods—		
Pension et logement, du 15 juin au 28 juillet		129 00
Alex. La Bombarde—		
Pension et logement, du 15 juin au 28 juillet		129 00
James Stanford, commis,—		
Pension et logement, du 15 juillet au 28 juillet		48 00
		$703 27

MM. J. G. BAKER et Cie.,

Veuillez payer le compte ci-dessus et le porter au compte des Buttes des Cyprès.

JAMES F. McLEOD,
Sous-commissaire.

HELENA, T. M., 28 juillet 1875.

Reçu paiement de J. G. Baker et Cie.

SAML. GILMOR.

HELENA, MONTANA, 28 juillet 1875.

JAMES F. MCLEOD, Dt.: A la compagnie de télégraphe de l'Union de l'Ouest.

Date.	Service.	Montant.
		$ cts.
5 juillet...	70 télégrammes à Richardson, Ottawa	14 80
1er do ...	31 do do	7 00
16 do ...	15* do à Robinson, Toronto	3 80
19 do ...	45 do à Richardson, Ottawa	9 40
20 do ...	17 do do	4 20
20 do ...	65 do do	13 75
20 do ...	9* do à Stovel, Toronto	2 80
22 do ...	10 do à Richardson, Ottawa	2 80
23 do ...	10 do do	2 80
23 do ...	30 do do	6 80
24 do ...	40 do do	8 80
		$76 95
		6 60
		$70 35

* Privé.

Reçu paiement.

W. E. FREDERICK.

CÉDULE A.

ETAT des paiements faits à MM. J. G. Baker et Cie., pour le compte de la police à cheval du Nord-Ouest, pour l'exercice de 1876-77, suivant les pièces justificatives détaillées qui suivent.

Numéro.	Articles.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
180	Effets divers	15,365 88	
181	do	5,496 56	
182	do	25 41	
189	Bœuf, Calgarry	202 62	
213	Passage du Dr. Nevitt par la diligence	40 00	
227	Transport de provisions	26 48	
228	Approvisionnements divers	636 98	
229	do	503 98	
230	do	47 26	
231	Couvertures et mocassins, etc	26 25	
232	do etc	33 00	
233	Compte d'écurie, etc	60 00	
237	Approvisionnements divers	33 08	
238	do	3,239 45	
242	do	3 20	
243	Transport de provisions, etc	402 97	
247	Effets divers	14,282 10	
376	Foin	3,030 00	

ETAT des paiements faits à MM. J. G. Baker et Cie., etc.—*Suite.*

Numéro.	Articles.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
441	Effets divers	13,291 08	
442	do	21,331 83	
506	Bœuf	6,341 01	
508	Effets divers	31,691 06	
521	do	2,884 39	
517	do	4,809 28	
602	do	16 10	
650	do	744 67	
651	do	1,679 01	
			$126,243 65
	MOINS—Pour matériaux de construction transférés au département des travaux publics		4,186 65
			$122,057 00

Montant total des paiements faits à MM. J. G. Baker et Cie., suivant les Comptes Publics de 1876-77 partie 2, pages 114 à 125, $122,057.00.

CÉDULE B.

CLASSIFICATION des paiements faits à MM. J. G. Baker et Cie., pour le compte de la police à cheval du Nord-Ouest, suivant les Comptes Publics de 1876-77, pages 114 à 125.

Nourriture	$ 38,124 94
Uniformes et habillement	4,685 05
Armes et munitions	24 50
Dépenses de voyage	33 50
Fret et transport	3,084 34
Chevaux et équipement	2,801 23
Fourrage, etc	62,435 02
Traîneaux, charriots et wagons	369 49
Impressions, annonces et papeterie	116 87
Caserne et équipement de camp	3,306 60
Combustible et éclairage	1,493 80
Outillage de forge	1,066 48
Infirmerie	272 24
Provisions générales	4,123 69
Frais judiciaires	26 25
Instruments d'agriculture	93 00
	$122,057 00

FORT McLEOD.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : Acheté de J. G. Baker et Cie.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1876.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er juillet.	764 lbs. bœuf	0 03½	26 74	
6 do ...	1 rôtissoire		2 50	
6 do ...	1 bouilloire		2 00	
6 do ...	1 poêle à frire		1 00	
6 do ...	132 lbs. sucre	0 17	22 44	
6 do ...	1 bouteille d'huile de ricin		0 50	
6 do ...	940 lbs. bœuf	0 03½	32 90	
6 do ...	200 do farine	0 08	16 00	
6 do ...	406 do do	0 08	32 48	
6 do ...	1 bouteille d'huile douce	0 50	0 50	
6 do ...	1 grand-livre		3 00	
6 do ...	730 lbs bœuf	0 03½	25 55	
6 do ...	1 bouteille d'huile douce		0 50	
6 do ...	12 bouilloires en ferblanc	3 00	36 00	
6 do ...	5,406 lbs. biscuit	0 13½	729 81	
6 do ...	181 sacs de farine	8 00	1,448 00	
6 do ...	5,972 lbs. sucre	0 17	1,015 24	
6 do ...	1,583 do café	0 28	443 24	
6 do ...	2,282 do sel	0 06½	142 62	
6 do ...	1,964 do fèves	0 09	176 76	
6 do ...	1,002 do pommes sèches	0 16	160 32	
6 do ...	3,931 do pommes de terre	0 05	196 55	
6 do ...	155½ douz poudre à levain	3 00	466 50	
6 do ...	9,569 lbs. lard fumé	0 17	1,626 73	
6 do ...	49,117 do avoine	0 06½	3,192 60	
6 do ...	343 sacs pour avoine	0 40	137 30	
6 do ...	3 poêles	35 00	105 00	
6 do ...	6 do	25 00	150 00	
6 do ...	4 poêles de cuisine (complets)	55 00	220 00	
6 do ...	12 casseroles à pain	0 75	9 00	
6 do ...	200 feuilles de tuyau	0 50	100 00	
6 do ...	4 leviers	3 00	12 00	
6 do ...	12 Clefs anglaises	2 50	30 00	
6 do ...	3,330 lbs. fer	0 12½	416 25	
6 do ...	40 do gingembre	0 50	20 00	
6 do ...	78 do mastic	0 25	19 50	
6 do ...	40 do moutarde	0 70	28 00	
6 do ...	1,800 do savon	0 11	198 00	
6 do ...	8 boîtes d'allumettes	8 00	64 00	
6 do ...	360 lbs. tabac royal	0 75	270 00	
6 do ...	1,000 do do militaire	0 75	750 00	
6 do ...	225 do clous pour fers à cheval	0 35	78 75	
6 do ...	18 barils de fers à cheval	11 00	198 00	
6 do ...	12 fourches	1 50	18 00	
6 do ...	11 pelles longues	2 00	22 00	
6 do ...	6 do courtes	2 00	12 00	
6 do ...	1,609 lbs. thé	0 70	1,126 30	
6 do ...	72 poêles à frire	1 00	72 00	
6 do ...	48 seaux en bois	0 50	24 00	
6 do ...	10 galls. d'huile bouillie	3 00	30 00	
6 do ...	4 marteaux à deux mains	3 00	12 00	
6 do ...	4 manches pour do	0 50	2 00	
6 do ...	50 galls. sirop	1 30	65 00	
6 do ...	100 mouchoirs de coton	0 40	40 00	
6 do ...	400¾ vgs. d'indienne	0 15	60 11	
6 do ...	3 boîtes de vitres, 8 x 10	7 00	21 00	
6 do ...	6 do 10 x 12	7 50	45 00	
6 do —	100 galls. d'huile de charbon	1 00	100 00	
6 do ...	6 douz. cheminées à lampes, No. 1	4 50	27 00	
6 do ...	6 do do No. 2	4 50	27 00	
6 do ...	18 moulins à café	2 50	45 00	

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST:—Acheté de J. G. Baker et Cie.

Date.	Articles.	Taux	Montant.	Total.
1876.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
6 juillet...	6 chaudrons	3 00	18 00	
6 do ...	12 cuvettes	0 50	6 00	
6 do ...	48 chemises militaires	2 50	120 00	
6 do ...	48 chemises de coton	1 25	60 00	
6 do ...	24 brosses à souliers	0 83⅓	20 00	
6 do ...	50 pipes de bois	0 45	22 50	
6 do ...	100 couteaux de boucherie	0 50	50 00	
6 do ...	50 do de poche	1 25	62 50	
6 do ...	720 boîtes de cirage	0 12½	90 00	
6 do ...	6 tamis	1 00	6 00	
6 do ...	24 haches	2 00	48 00	
6 do ...	222½ lbs corde	0 25	55 63	
6 do ...	36 becs de lampes, No. 1	0 50	18 00	
6 do ...	36 do No. 2	0 50	18 00	
6 do ...	41 sacs à pommes de terre	0 40	16 40	
6 do ...	48 barils de clous, 100 lbs chaque	9 00	342 00	
6 do ...	4 do 50 do	6 25	25 00	
6 do ...	10 lbs. nitre	0 45	4 50	
6 do ...	8 do esprit d'aumoniaque	0 75	6 00	
6 do ...	8 do do nitre	0 75	6 00	
6 do ...	7 do éther sulfurique	1 50	10 54	
6 do ...	4½ do acid. do	0 90	4 05	
6 do ...	2 do do nitrique	1 00	2 00	
6 do ...	24 paq. poudre de condition	0 50	12 00	
6 do ...	1 gall. huile de térébenthine		2 50	
6 do ...	12 bouteilles liniment	1 00	12 00	
6 do ...	8 lbs. térébenthine de Vénise	0 75	6 00	
6 do ...	canistres et dame-jeannes pour do		3 00	
6 do ...	½ gal. térébenthine	2 50	1 25	
6 do ...	10 lbs. blanc de plomb	0 35	3 50	
6 do ...	1 pinçeau		2 00	
6 do ...	6 bassins émaillés	2 50	15 00	
6 do ...	4 grandes bouteilles d'encre		4 00	
				$15,426 92
	A déduire, surcharge sur 6,104 lbs. sucre, à 1c			61 04
				$15,365 88

Le poids des sacs est inclus dans celui du lard fumé. J. G. Baker et Cie. fourniront une quantité de lard fumé équivalant au poids des sacs, savoir: 594 lbs.

Les articles ci-dessus ont été reçus en bon état au Fort McLeod.

A. SHWITLIFF, S.G.

Certifié.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT MCLEOD, 17 février 1876.

FORT BENTON, T.M., 20 juin 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Fort Walsh : En compte avec A. J. Baker et Cie.

Date.		Articles.	Taux.	Montant.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 mai...	1	bouteille d'huile de ricin		0 50	
10 do ...	1	rabot		3 00	
10 do ...	1	équerre		1 25	
10 do ...	1	bouteille d'huile de ricin		0 50	
10 do ...	1	paire de bricoles		2 50	
10 do ...	½	douz. de traits rivetés impériaux	24 00	12 00	
1er juin...	2	paquets de papier buvard		0 50	
1er do ...	1	bâton de cire à cacheter		0 50	
1er do ...	1	règle		1 00	
6 do ...	1	barillet de 30 lbs. de clous		9 00	
6 do ...	1	do 40 do		9 00	
6 do ...	1	do 16 do		9 00	
6 do ...	1	douz. de haches		24 00	
6 do ...	10	lbs. colle		5 00	
6 do ...	1	erminette		5 00	
6 do ...	2	manches d'erminette	0 75	1 50	
6 do ...	3	pics		12 00	
6 do ...	1	niveau		3 00	
6 do ...	2	grosses de vis de 2 pouces	2 00	4 00	
6 do ...	2	do 1½ do		3 00	
6 do ...	2	do 1 do		2 00	
6 do ...	2	do 1¼ do		2 50	
6 do ...	1	équerre en acier		2 50	
6 do ...	1	doz. paires plastrons de 2 pouces		3 00	
6 do ...	2	hachettes à bardeau		3 00	
6 do ...	1	grosse équerre en acier		3 00	
6 do ...	1	plane		1 50	
6 do ...	2	tourne-vis		3 00	
6 do ...	2	ressorts pour banquettes		10 00	
6 do ...	1	assortiment de poignées d'alènes		2 50	
6 do ...	1	douz. de limes de moulins à scie de 14 pouces		13 50	
6 do ...	1	mesure		3 50	
6 da ...	2	douz. de limes pour égohines		6 00	
6 do ...	1	ciseau de 2 pouces		2 00	
6 do ...	1	do 1½ do		1 50	
6 do ...	1	do ⅝ do		1 00	
6 do ...	13	lbs. de clous	0 09	1 17	
6 do ...	200	sacs de fleur	8 00	1,600 00	
6 do ...	43	lbs. de poivre	0 45	19 35	
6 do ...	542	lbs. de thé	0 70	379 40	
6 do ...	533	do de café	0 28	149 24	
6 do ...	860	do de sel	0 06¼	53 75	
6 do ...	700	do de fèves	0 09	63 00	
6 do ...	416	do de pommes	0 16	66 56	
6 do ...	43	sacs de sucre, 4,300 lbs	0 17	731 00	
6 do ...	3,819	lbs. de lard séché	0 17	649 23	
6 do ...	11,246	do d'avoine	0 06½	730 99	
6 do ...	3	caisses d'allumettes	8 00	24 00	
6 do ...	628	lbs. de tabac	0 75	471 00	
6 do ...	2	boîtes de prime, 46 lbs	1 35	62 10	
6 do ...	12½	lbs. de mouton	0 70	8 75	
6 do ...	30	do de gingembre	0 50	15 00	
6 do ...	125	galls. de sirop	1 30	162 50	
6 do ...	25	lbs. de mastic	0 25	6 25	
6 do ...	23	étrilles	0 62½	15 62	
6 do ...	25	brosses à chevaux	2 25	56 25	
6 do ...	25	peignes à crinières	0 25	6 25	
6 do ...	6	moulins à café	2 50	15 00	
6 do ...	6	barillets de fers à cheval	11 00	66 00	
6 do ...	10	boîtes de clous de fer, à cheval, 250 lbs	0 35	87 50	
6 do ...	1	caisse d'eau-de-vie Hennesey		24 00	
6 do ...	714	lbs. de pommes de terre	0 05	35 70	

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Fort Walsh : En compte avec A. J. Baker et Cie.

		cts.	$ cts.	$ cts.
6 juin...	8 sacs pour pommes de terre	0 40	3 20	
6 do ...	80 do pour avoine	0 40	32 00	
				$5,702 06
	Moins, 125 galls. de sirop			162 50
				$5,539 56
	Moins, surcharge sur du sucre			43 00
	Total			$5,496 56

Certifié, 4 juillet 1876.

ROBERT F. KILLALY,
A. Q. M. S.
L. N. F. CROZIER,
Inspecteur, commandant le Fort Walsh.

Certifié,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT MCLEOD, 17 juillet 1876.

FORT BERNARD, 1er juillet 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Fort Walsh : En compte avec J. G. Baker & Cie.

COMPTE DE MALLE.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1876.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
26 avril....	Rowe, pour compte d'hôtel		10 50	
18 do ...	10 lbs. biscuits	0 15	1 50	
13 do ...	10 do lard séché	0 17½	1 75	
13 do ...	1 do thé		0 70	
13 do ...	4 do sucre	0 16½	0 66	
12 mai....	4 do biscuits	0 15	0 60	
12 do ...	1 do sucre		0 16	
12 do ...	¼ do thé		0 18	
12 do ...	57 do avoine	0 06½	3 70	
12 do ...	4¼ do lard séché	0 17½	0 74	
22 do ...	4 do biscuits	0 15	0 60	
22 do ...	1½ do lard séché	0 17	0 26	
22 do ...	1 do thé		0 70	
3 juin...	4½ do biscuits	0 15	0 67	
3 do ...	¼ do thé		0 18	
3 do ...	1 do sucre		0 17	
3 do ...	5 do lard séché	0 17	0 85	
3 do ...	1 sac pour la malle		0 40	
3 do ...	1 lb. câble		0 25	
15 do ...	28 timbres-poste	0 03	0 84	
				$25 41

NOTE.—Provisions pour le porteur de la malle retournant de Benton au Fort Walsh.

L. N. F. CROZIER,
Inspecteur, commandant le fort Walsh.

Le premier item du compte était pour la pension du guide du sous-inspecteur Allen, pendant son séjour à Benton, où il avait été envoyé par S. J. Walsh, commandant du poste.

L. N. F. C.

Approuvé, 5 juillet 1876.

A. G. IRVINE,
Sous-commisaire.

Compte pour viande de bœuf reçue de M. J. G. Baker et Cie. pour l'approvisionnement de la "troupe F" de la police à cheval du Nord-Ouest.

1 bœuf, pesant			549½	lbs.
1	do	do	484	do
1	do	do	444½	do
1	do	do	427	do
1	do	do	435½	do
1	do	do	480	do
1	do	do	417	do
			3,237½	do
Moins			393	do

2,844½ do à 7½c. = $213 34
Moins, surcharge............ 10 72

$202 62

E. A. BRISEBOIS,
Inspecteur, commandant la division "F."

Fort Galgarry.

Police a cheval du Nord-Ouest : Acheté de J. G. Baker et Cie.

Mai—....2,844½ lbs. bœuf, à 7½c.. $213 34

Certifié,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

Fort McLeod, 17 juillet 1876.

Fort Benton, E.U., 6 mai 1876.

Police a cheval du Nord-Ouest : En compte avec J. G. Baker et Cie.

1876.

27 mars.—Passage du major Walsh et du Dr. Nevitt par la ligne de Benton à Helena, et dépenses.. $40 00

Certifié,

J. M. WALSH,
Inspecteur, commandant la division "B.", police à cheval du N.-O.

Approuvé,

A. G. Irvine,
Sous-commissaire.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.
1876.

6 juin.—Transport du Fort McLeod au Fort Galgarry, 2,648 livres d'effets de la police, à 1 centin $26 48

Certifié,

A. F. IRVINE,

Sous-commissaire.

FORT McLEOD, 1er juin 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : Acheté de J. G. Baker et Cie.

1876.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Juin 2...	1 cuvette en ferblanc........	1 00	1 00	
do 2...	21 lbs. poix........	0 15	3 15	
do 2...	298½ do bœuf........	0 07½	22 38	
do 5...	450 do do	0 07½	33 75	
do 5...	150 do sucre........	0 17	25 50	
do 9...	316 do bœuf........	0 07½	23 70	
do 9...	5 do lard	0 20	1 00	
do 9...	6 bouteille d'encre	0 25	1 50	
do 14...	260 lbs. bœuf	0 07½	19 50	
do 15...	1 paire de souliers pour un détenu.	....	2 50	
do 18...	244 lbs. bœuf	0 07½	18 30	
do 24...	400 do fleur, 4 sacs...	8 00	32 00	
do 24...	60 do lard fumé........	0 17	10 20	
do 26...	272 do boeuf	0 07½	20 40	
do 26...	1 gal. saindoux........	....	3 50	
do 26...	1 bouteille d'huile de ricin........	....	0 50	
do 26...	2175 lbs. avoine	0 06½	141 37	
do 26...	19 sacs pour avoine........	0 40	7 60	
do 26...	1624 lbs. lard fumé........	0 17	276 08	
do 29...	6 bouteille d'encre noire........	0 25	1 50	
do 29...	3 do rouge do	0 75	2 25	
				$647 68
	Commission sur le bœuf et le sucre......	....	....	10 70
				$636 98

Certifié,

A. G. IRVINE,

Sous-commissaire.

FORT McLEOD, 30 juin 1876.

FORT BENTON, mai 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Fort Walsh : En compte avec J. G. Baker et Cie.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.
3	lbs. de fil noir	2 00	6 00	
2	sacs pour la malle		0 80	
1	clef anglaise		2 50	
1	marteau à ferrer les chevaux		1 25	
2	cadenas	0 50	1 00	
1	paire de gonds de 12 pouces		1 75	
6	paires de gonds de 8 pouces	0 75	4 50	
122	lbs. de fer rond	0 15	18 30	
33	lbs. de fer demi-rond	0 15	4 95	
20	lbs. de fer	0 15	3 00	
2	bouteilles d'encre, capt. Welch	0 65	1 30	
600	lbs de fèves	0 09	54 00	
960	lbs. de sel	0 06¼	60 00	
429	lbs de pommes sèches	0 16	68 64	
43	lbs. de poivre moulu	0 45	19 35	
135	gallons de sirop	1 30	175 50	
2	douz. de plastrons de 12 pouces	2 50	5 00	
1	baril de clous de 12 pouces		9 50	
2	manches d'erminette	0 75	1 50	
7	serrures de portes		14 00	
1	grosse de vis de 2 pouces		2 00	
1	boîte de clous à fer à cheval		10 00	
1	guillaume		2 00	
10	bandes de papier		10 00	
2	do		1 00	
1	bouteille d'huile		0 50	
189	lbs. d'avoine	0 06½	12 29	
26½	lbs. de bœuf	0 12½	3 31	
15	lbs. de lard seché	0 20	3 00	
20	lbs. de pain	0 25	5 00	
1	lb. de thé, 70 cts. ; sucre, 34 cts		1 04	
1	manche de fouet		1 00	
	Total			$503 98

Certifié,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

Reçu le 10 mai 1876, tel qu'indiqué par l'envoi ci-dessus.

L. N. F. CROZIER,
Inspecteur, commandant la division F.

ROBT. KILLALY,
A. Q. M. S.

20 juin, 1876.

FORT BERNARD, 19 juin 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Fort Walsh : Compte avec J. G. Baker et Cie.

COMPTE GÉNÉRAL.

1876.			$ cts.	cts.	$ cts.
4 mai...	1	licou		0 50	
5 do ...	$\frac{5}{6}$	douz. de boucles de harnais	1 75	1 46	
10 do ...	1	bêche		2 50	
10 do ...	1	grosse de vis d'un pouce		1 50	
11 do ...	1	manche de fouet		0 50	
11 do ...	4	mains de papier petit format	0 50	2 00	
11 do ...	2	do papier à note	0 25	0 50	
11 do ...	34	lbs. de viande sèche	0 07	2 38	
11 do ...	1	chaudron de 12 pintes		3 00	
12 do ...	1	main de papier petit format	0 50	0 50	
12 do ...	1	chaudron de 10 pintes		2 50	
12 do ...	1	poële à frire		1 00	
12 do ...	1	grand livre		2 50	
13 do ...	1	carnet		0 50	
13 do ...	2	paires de gonds en cuivre	0 25	0 50	
15 do ...	$9\frac{1}{4}$	lbs. de clous	0 18	1 66	
15 do ...	2	paires de gonds	0 25	0 50	
21 do ...	10	lbs. de clous	0 18	1 80	
21 do ...	2	do	0 18	0 36	
24 do ...	1	couverture de Saxe		5 00	
24 do ...	$\frac{1}{2}$	douz. de tasses en ferblanc	2 50	1 25	
29 do ...	1	houe		2 00	
3 juin...	6	lbs. de clous	0 18	1 08	
12 do ...	115	lbs. de pémican		11 50	
13 do ...	1	houe		2 00	
16 do ...	8	lbs. de clous	0 18	1 44	
					$50 43
		Moins, surcharge sur clous			3 17
		Total			$47 26

L. N. F. CROZIER,
Surintendant et inspecteur, commandant le Fort Walsh.

Certifié,

A. G. IRVINE.

FORT BERNARD, 11 mai 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Massacre de l'Assiniboine : En compte avec J. G. Baker et Cie.

1876.		
11 mai.—	2 couvertures bleues à 3 brins, à $5.50	$11 00
	1 do rouge $1\frac{1}{2}$ do	3 50
	5 verges de coton à 25 cts	1 25
	1 couverture orange à 4 brins	8 50
	4 paires de mocassins, à 50 cts	2 00
		$26 25

L. N. F. CROZIER,
Surintendant et inspecteur,
Commandant de la police, Fort Walsh.

Fourni par M. Allen, allant à Winnipeg.

FORT BERNARD, 19 juin 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST (Infirmerie): Encompte avec J. G. Baker et Cie

1876.	
15 mai.—2 carnets, 75 cts. et 50 cts..........	$ 1 25
6 juin.—6 papiers de broquettes..........	0 25
7 do —2 paires 4-p. couvertures de Californie, à $15.00..........	30 00
17 do —2 mains de papier petit format, à 75 cts..........	1 50
	$33 00

Je certifie que ce compte est correct. (Pour le service de l'infirmerie.)

L. N. F. CROZIER,
Surintendant et inspecteur,
Commandant le Fort Walsh.

ROBERT MILLER,
Chirurgien, police à cheval du N.-O.

FORT BERNARD, 19 juin 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: En compte avec J. G. Baker et Cie.

1876.	
12 mai.—Payé à Cassidy pour facture d'écurie..........	$ 7 00
22 do — do do	3 50
4 juin.— do do	22 00
8 do —Payé à Rowe et Frères pour note d'hôtellerie..........	27 50
	$60 00

Je certifie que ce compte est correct et conforme au marché fait par l'inspecteur Walsh.

L. F. N. CROZIER,
Surintendant et inspecteur,
Commandant le Fort Walsh.

Certifié,
A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT BENTON, 16 mai 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
60 lbs. d'avoine	0 06½	3 90	
1 clef anglaise		2 00	
1 lb. de vernis		1 00	
1 lb. de peinture verte		1 00	
2 lbs. do noire		1 50	
1 lb. de peinture sèche		1 00	
1 pinceau		1 50	
1 do		1 00	
14 lbs. de lard fumé	0 17	2 38	
18 pains	0 25	4 50	
*4 lbs. de sucre	0 17	0 68	
5 do de sel	0 06¼	0 31	
2 boîtes d'allumettes	0 10	0 20	
87 lbs. d'avoine	0 6½	5 65	
1 lb. de thé		0 70	
2 sac sans couture		0 80	
1 paire de courroie de bricole		2 50	
1 bouteille d'huile de ricin		0 50	
1 manche de hache		2 00	
			$33 12
*Surchargé, 4cts. sur le sucre			0 04
			$33 08

L. N. F. CROZIER,
Inspecteur-commandant, Fort Walsh.

Certifié,

ROBT. L. KILLALY.

4 juillet 1876.

Certifié,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

FORT MCLEOD, 14 août 1876.

Date.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
1876.	*Fort McLeod.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
2 juillet..	500 lbs. bœuf	0 03½	17 50	
3 do ...	1 doloire	....	3 00	
17 do ...	668 lbs. bœuf	0 03½	23 38	
20 do ...	658 do	0 03½	23 03	
24 do ...	2 pièces de ruban	1 00	2 00	
24 do ...	680 lbs. bœuf	0 03½	23 80	
29 do ...	60 pieds de ligne pour la pêche	....	1 00	
29 do ...	540 lbs. bœuf	0 03½	18 90	
29 do ...	2 lbs. fil	2 50	5 00	
31 do ...	44,131 do avoine	0 06½	2,868 52	
31 do ...	352 sacs sans couture pour do	0 40	140 80	
31 do ...	1 doloire	....	3 00	
				$3,129 93
	Fort Calgarry.			
3 mai.....	Payé un ordre en faveur de J. B. Morrow	....	....	3 00
22 juillet..	Charriage, 10,652 lbs. de provisions pour la police, du Fort McLeod au Fort Calgarry	....	....	106 52
				$3,239 45

Certifié,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : Au sous-inspecteur Allan, Dt.

Cours américain.

Avril, 1876—Rivière au Lait—Compte de Turner et Flanagan, pour médicaments... .... $3 20

MM. J. G. BAKER et Cie. :

Veuillez payer le compte ci-dessus et le porter au compte de la police à cheval du Nord-Ouest.

WELSH,
Sous-inspecteur commandant.

Correct.

J. M. WALSH,
Inspecteur, commandant la division "B", police à cheval du N.-O

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

1876.
5 août—Fret sur 12,890 lbs., de St. Paul à Benton, effets en transit, à destination du Fort McLeod, à $2.45... .... $315 80

Certifié,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT WALSH, T.N.-O., 29 juillet 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

Date.	—	Taux.	Montant.	Total.
1876.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
12 juin	Traite payée à Jas. F. Sanderson		47 00	
20 do	do do		29 00	
1er juillet	do E. McKay		22 50	
3 do	do do		47 31	
				$145 81
	Moins—surchargé par Sanderson et McKay au-dessus des prix convenus :			
12 juin	Sanderson, 50 lbs. sucre	0 23	11 50	
20 do	do 58 lbs. do	0 33	19 14	
1er juillet	McKay, 15 lbs. thé	0 80	12 00	
3 do	do 20 lbs. do	0 80	16 00	
				$58 64
				$87 17

Certifié,

L. N. F. CROZIER,
Inspecteur, commandant le Fort Walsh.

Approuvé,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT WALSH, 20 juin 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : A J. Sanderson.

58 lbs. de sucre @ 50c $29 20

Veuillez payer à James F. Sanderson, ou à son ordre, la somme de vingt-neuf piastres et vingt centins, montant du compte ci-dessus. Ce sucre a été acheté par le sous-commissaire pour l'approvisionnement de la troupe.

Certifié,

L. N. F. CROZIER,
Surint. et insp. com. le Fort Walsh.

J. G. BAKER et Cie.,
Benton, T.M.

FORT-WALSH, T.N.O., 3 juillet 1876.

$47.31.

Veuillez payer à Edward McKay, ou à son ordre, la somme de quarante-sept piastres et trente et un centins, pour ce qui suit :

1 peau de buffle, obtenue par le sous-commissaire	$1 00
1 bouteille d'huile de ricin, do	0 75
1 peau préparée	1 00
20 lbs. thé, @ $1.50, (pour la force)	30 00
Services d'un homme et d'un cheval à la recherche du constable Cochrane, 4 jours, @ $3.64	14 56
	$47 31

L. N. E. CROZIER,
Surint. et inspect. com. le Fort-Walsh.

MM. J. G. BAKER et Cie.,
Benton, T.M.

FORT-WALSH, 1er juillet 1876.

$22.50.

Veuillez payer à l'ordre d'Edward McKay, la somme de vingt-deux piastres et cinquante centins, pour 15 lbs. de thé, achetées par le colonel Irvine, à $1.50 par livre.

L. N. F. CROZIER,
Inspecteur, commandant la troupe "B."

MM. J. G. BAKER et Cie.,
Benton.

---

12 juin 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : A James F. Sanderson.

36 jattes de lait, @ 75 centins	$27 00
50 lbs. de sucre, @ 40 do	47 00
	$47 00

Veuillez payer à James F. Sanderson, ou à son ordre, la somme de quarante-sept piastres ($47.00), pour le compte ci-dessus.

L. N. F. CROZIER,
Surint. et insp. commandant le Fort Walsh.

J. G. BAKER et Cie.,
Les articles ci-dessus étaient pour le service de l'infirmerie.

ROBERT MILLER,
Chirurgien.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: En compte avec J. G. Baker et Cie.

1876.	FORT McLEOD.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 août....	6 essieux doubles	7 50	45 00	
4 do ...	6 timons	6 00	36 00	
4 do ...	1 horloge de huit jours		15 00	
4 do ...	704 lbs. de bœuf	0 03½	25 34	
4 do ...	5 galls whisky	6 00	30 00	
4 do ...	8 lbs. plomb rouge	0 35	2 80	
4 do ...	5¼ do chrome jaune	0 55	2 89	
10 do ...	1,054 do bœuf	0 03½	36 89	
10 do ...	1 pot d'huile douce		0 50	
10 do ...	1 carnet		1 25	
10 do ...	11 do		5 50	
16 do ...	519 lbs. bœuf	0 03½	19 21	
18 do ...	510 do do	0 03½	17 85	
18 do ...	68,594 do avoine	0 06½	4,458 61	
18 do ...	547 sacs pour avoine	0 40	218 80	
19 do ...	94,986 lbs. avoine	0 06½	6,174 09	
19 do ...	752 sacs pour avoine	0 40	300 80	
19 do ...	10,000 lbs. farine	0 08	800 00	
19 do ...	4,979 do son	0 06	298 74	
19 do ...	45 sacs	0 40	18 00	
19 do ...	18 manches de fouets	0 50	9 00	
19 do ...	2 douz. mèches de fouets, l'une, $36 ; l'aut., $12		48 00	
19 do ...	100 feuilles papier emeri	0 05	5 00	
19 do ...	1 douz. limes		3 00	
19 do ...	2 canistres de saindoux, 20 lbs.	0 20	4 00	
19 do ...	1 peau de campement		1 50	
22 do ...	600 lbs. bœuf	0 03½	21 00	
28 do ...	680 do do	0 03½	23 80	
28 do ...	1 do tabac coupé		2 00	
				$12,624 57
	FORT CALGARRY.			
25 août....	Transp. des can. de la pol. du Fort McLeod, 16,277 lbs	0 01	162 77	
26 do ...	do do do 7,133 do	0 01	71 33	
27 do ...	do do do 69,594 do	0 01	695 94	
28 do ...	do do do 5,216 do	0 01	52 16	
				$982 20
	FORT WALSH.			
19 juillet..	20 lbs. lard séché	0 17½	3 50	
19 do ..	16 do biscuits	0 15	2 25	
19 do ..	1½ do thé	0 70	1 05	
19 do ..	5 do sucre	0 17	0 85	
19 do ..	4 do sel	0 06¼	0 25	
19 do ..	1 boîte d'alumettes		0 10	
19 do ..	½ gal. sirop	1 30	0 65	
19 do ..	1 boîte de poivre		0 25	
19 do ..	4 courroies de collier	0 25	1 00	
19 do ..	4 paires de courroies de bricole		1 00	
19 do ..	1 canistre de graisse à essieux		0 50	
31 do ..	10 lbs chandelle	0 15	1 50	
31 do ..	10 do lard séché	0 17½	1 75	
31 do ..	¼ do thé	0 70	0 17	
31 do ..	4 do sucre	0 17	0 68	
31 do ..	30 do bœuf	0 03½	1 05	
31 do ..	13 do corde	0 20	2 60	
31 do ..	260 do avoine	0 06½	16 90	
31 do ..	2 sacs pour avoine	0 40	0 80	
31 do ..	1 pinte de vernis		0 50	
31 do ..	640 lbs. avoine	0 06½	41 60	
31 do ..	5 sacs pour avoine	0 40	2 00	
26 do ..	2 bouteilles huile de ricin	0 50	1 00	
26 do ..	1 chaudron		2 50	
26 do ..	3 porte-plumes	0 08⅓	0 25	
26 do ..	1 bouteille d'encre d'une chopine		1 00	
26 do ..	1 caisse d'emballage		5 00	

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

1875.	*Fort Walsh.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
28 juillet...	1 lb. de clous		0 09	
31 do ...	1 carnet		0 50	
1er août...	1 baril de 20 gallons		3 00	
8 do ...	1 grande bouilloire		3 00	
10 do ...	10 lbs. de clous	0 09	0 90	
12 do ...	1 grande bouilloire		3 00	
26 juillet...	2 bouteilles d'encre	1 00	2 00	
26 do ...	1 douz. poudres de seidlitz		6 00	
26 do ...	1 lb. parégoric		2 00	
23 août...	144 do pémican	0 07	10 08	
				121 27
				$13,728 04

Certifié,

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT McLEOD, 2 septembre 1876.

FORT BENTON, T.M., 21 juillet 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : J. G. Baker et Cie.

1 grand arrosoir	$3 00
2 houes de jardin, à $1.50	3 00
2 rateaux en fer, at $1.50	3 00
1 bèche	2 50
5 gallons whiskey (infirmerie), à $6	30 00
1 douz. bouteilles de bière (infirmerie)	9 00
6 mèches de fouets, à $3	18 00
1 douz. manches de fouets en noyer, 5 pds	6 00
706 lbs. avoine (51 sacs), à 6½ centins	459 16
51 sacs, à 40 centins	20 40
	$554 06

Livrés et reçus au Fort Walsh.

ROBERT KILLALY,
Sergent quartier-maître intérimaire.

L. N. F. CROZIER,
Inspecteur, commandant le Fort Walsh.

Certifié.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT WALSH, 14 octobre 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

202 tonnes de foin, @ $15 .... $3,030 00

Je certifie que la quantité de foin ci-dessus mentionnée a été reçue à ce poste.

J. M. WALSH,
Inspecteur, P.C.N.-O., commandant du poste.

ETATS DES COMPTES CI-DESSUS.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie., Dt.

Sept. 1876	—Provisions	$9,664 41
do	Fourrage	2,012 96
do	Matériaux de construction	69 25
do	Transport	1,146 66
do	Compte général	397 80
		$13,291 08

FORT McLEOD, septembre 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : A J. G. Baker et Cie., Dt.

PROVISIONS.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
Fort McLeod.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
6,382 lbs. bœuf	0 03½	223 37	
58,500 do farine	0 08	4,680 00	
6,100 do sucre	0 16	976 00	
760 gallons d'huile de charbon	1 00	760 00	
			6 639 37
Fort Calgarry.			
4,049 lbs. bœuf	0 03	141 71	
			141 71
Fort Saskatchewan.			
Donald Macdonald, 367 lbs. bœuf	....	66 06	
			66 06
Fort Walsh.			
*1,700 lbs. sucre	0 18½	314 50	
300 do sel	0 07¾	23 25	
300 do fèves	0 10½	31 50	
209 do café	0 29½	61 66	
215 do thé	0 71½	153 72	

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST: J. G. Baker et Cie., Dt.

PROVISIONS.—*Suite.*

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
Fort Walsh.—Suite.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
145½ douzaines de poudres à levain	3 00	435 75	
9,600 lbs. de farine, par 100 lbs	8 00	768 00	
4,400 do do	8 00	352 00	
135 do pommes sèches	0 17½	23 62	
18 do poivre	0 51½	9 27	
230 gallons d'huile de charbon	1 00	230 00	
50 do do	1 12	56 00	
2,500 lbs. de biscuit dur	0 15	375 00	
			2,834 27
			$9,681 41
*Moins—surcharge sur 1,700 lbs. de sucre, 1c. par lb			17 00
Total			$9,664 41

FOURRAGE.

Fort McLeod.			
27,086 lbs. d'avoine	0 06½	1,760 59	
2¼ tonnes de foin	25 00	56 25	
2,500 lbs. de son	0 06	150 00	
615 do	0 07½	46 12	
			$2,012 96

MATÉRIAUX.

Fort McLeod.			
3 serrures de porte	1 50	4 50	
3 paires de gonds	0 75	2 25	
2 barils de clous, 200 lbs	0 20	40 00	
5 gallons d'huile à machine	3 50	17 50	
2 boisseaux de chaux	2 50	5 00	
			$69 25

TRANSPORT.

Charriage de 69,684 lbs. de provisions pour la police, du Fort McLeod au Fort Calgarry	0 01	696 84	
16,115 lbs. d'effets pour la police, en transit, du Fort Benton au Fort McLeod	0 02¼	362 59	
1,062 lbs. de bagage entreposé, du Fort Benton au Fort McLeod	0 02¼	23 89	
2,815 lbs. d'effets pour la police, en transit, du Fort Benton au Fort McLeod	0 02¼	63 34	
			$1,146 66

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST: J. G. Baker et Cie., Cr.

COMPTE GÉNÉRAL.

Articles.	Taux.	Montant.	Total.
Fort McLeod.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
3 bouteilles d'encre noir	0 25	0 75	
4 do rouge	0 50	2 00	
1 poële		45 00	
10 caisses de graisse à essieux	10 50	105 00	
3 rouleaux de corde, 641 lbs	0 20	128 20	
1 cheval de selle		9 00	
40 lbs. de résine	0 25	10 00	
6 bêches	2 00	12 00	
6 pelles	2 00	12 00	
1 paire de couvertures		15 00	
1 peau de daim		1 80	
40 lbs. de gingembre	0 50	20 00	
L. O. Baker, 250 pieds de corde		10 80	
			371 55
Fort Calgarry.			
1 scie pour la viande		4 50	
3 haches	3 00	9 00	
1 chaudron		3 00	
4½ lbs. de corde	0 50	2 25	
1 couteau de boucher		1 00	
1 grande bouteille d'encre		1 50	
			21 25
Fort Walsh.			
10 lbs. de gingembre	0 50	5 00	
			5 00
			$397 80

Certifié.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

FORT MCLEOD, 16 novembre 1876.

ETAT DES COMPTES CI-JOINTS.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST: En compte avec J. G. Baker et Cie., Dt.

Oct., 1876.—	Provisions	$ 4,425 77
	Fourrage	15,651 70
	Matériaux de construction	206 00
	Transport	115 23
	Compte général	933 13
		$21,331 83

FORT BENTON, octobre 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : En compte avec J. G. Baker et Cie.

PROVISIONS.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	Fort McLeod.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
3, 4, 5, 6, 8, 11, 12, 14, 18.	7,188 lbs. bœuf	0 03½	251 58	
12	2,025 lbs. lard fumé	0 17	514 25	
7, 12	50,709 do pommes de terre	0 05	2,535 45	
2	3,900 do farine	0 08	312 00	
				3,613 28
2	76 douz. poudre à levain	3 00	228 00	
2	208 lbs. thé	0 71½	148 72	
2	*1,700 do sucre	0 18½	314 50	
2	300 do fèves	0 10½	31 50	
2	205 do café	0 29½	60 48	
2	126 do pommes sèches	0 17½	22 05	
2	300 do sel	0 07¾	23 25	
2	18 do poivre	0 05½	0 99	
				829 49
				$4,442 77
	*A déduire—Surcharge sur 1,700 lbs. sucre, à 18½ centins,—prix du contrat, 17½ centins			17 00
	Total			$4,425 77

FOURRAGE.

1	85,487 lbs. avoine	0 06½	5,556 65	
2	21 do son	0 06	1 26	
34	200 tonnes de foin	15 00	3,000 00	
				$8,557 91
1, 2, 15	86,638 lbs. avoine	0 08	6,931 04	
2	2,170 do son		162 75	
				7,093 79
	Total			$15,651 70

MATÉRIAUX.

3, 19	205 lbs. clous	0 20	41 00	
9	60 do do forgés	0 30	18 00	
3	8 crayons de charpentier	0 25	2 00	
4	1 rabot		3 50	
7, 10	3 douz haches	25 00	75 00	
7, 13	8 do vis	0 25	2 00	
7, 13	6 paires de gonds	0 75	4 50	
7, 13	4 serrures verticales	1 50	6 00	
7, 10	2 boîtes vitres, 8 × 10	7 00	14 00	
7, 10	4 do 10 × 12	7 50	30 00	
13	4 châssis de fenêtre	2 00	8 00	
16	½ douz. limes coniques	4 00	2 00	
				$206 00

TRANSPORT.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
20	Transport de 17,682 lbs. d'effets, du Fort McLeod au Fort Calgarry	0 01½	115 23	$115 23

COMPTE GÉNERAL.

	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	3 poêles à charbon—2 à $45 ; 1 à $35		125 00	
	3 poêles de cuisine, complets	55 00	165 00	
	1 lb. ficelle		0 50	
	1 pelote de coton		0 25	
	24 doz. cheminées de lampes	4 50	108 00	
	12 coudes de tuyau	0 75	9 00	
	77 lbs. cordes	0 25	19 25	
	4 lèchefrites	0 75	3 00	
	2 livres blancs—1 à $2.50 ; 1 à $2		5 50	
	½ douz. carnets	6 00	3 00	
	6 bouteilles d'encre	0 50	3 00	
	2 boîtes de plumes	2 00	4 00	
	7½ vgs. reps	0 35	2 63	
				$448 13
	40 lbs. moutarde	0 50	20 00	
	100 couvertures de laine	4 50	450 00	
	30 lbs. gingembre	0 50	15 00	
				485 00
	Total			$933 13

Certifié.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

Fort Walsh, 16 novembre 1876.

Rivière à la Bataille, 25 juillet 1876.

Reçu de MM. J. G. Baker et Cie., cent quatre-vingt-quinze mille cent huit livres de bœuf, à 3¼ centins la livre, tel que convenu, formant une valeur totale de six mille trois cent quarante et une piastres et un centin.

(195,108 lbs. à 3¼ cts. = $6,341.01.)

Fait et donné en triplicata.

ED. FRÉCHETTE,
Sous-inspecteur, P.C.N.-O.

Fort Benton, T.M., 30 décembre 1876.

Monsieur,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 14 du courant, nous notifiant que la somme de $341.01 (trois cent quarante et une piastres et un centin) a été déposée à notre crédit à la banque de Montréal, en paiement d'un compte de viande de bœuf livrée à la rivière à la Bataille.

Ce montant, $341.01, formait la balance due sur ce compte, qui se trouve complètement acquitté.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,

Vos respectueux et obéissants serviteurs,

J. G. BAKER et Cie.

A l'honorable secrétaire d'Etat,
Ottawa, Canada.

ETAT DES COMPTES CI-JOINTS.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST : A J. G. Baker et Cie., Dt.

Date.	—	Montant.	Total.
1876.		$ cts.	$ cts.
16 déc......	Provisions de bouche	3,731 78	
16 do ...	Compte général	1,840 53	
16 do ...	Matériaux de construction	1,050 42	
16 do ...	Habillement	579 00	
16 do ...	Fourrage	20,850 34	
16 do ...	Sellerie	714 02	
16 do ...	Eclairage et combustible	112 00	
16 do ...	Dépenses encourues par l'augmentation de la force	1,810 00	
16 do ...	Renouvellement	400 00	
16 do ...	Fret	75 79	
16 do ...	Médicaments et services du vétérinaire	367 88	
16 do ...	Remboursement	159 30	
			$31,691 06

FORT BENTON, T.M.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie.

PROVISIONS.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
	Fort McLeod.	$ cts.	$ cts.
5, 7, 8, 13, 11	12,686 lbs. bœuf	0 03½	444 01
	Fort Walsh.		
	83 sacs de fleur	9 50	788 50
	63⅓ douz. poudre à levain	3 00	190 00
	3,084 lbs. lard séché	0 18¼	570 54
52	316 do café	0 29½	93 22
	225 do pommes sèches	0 17½	39 37
	292 do thé	0 71½	208 78
	1,800 do riz	0 15½	279 00
	400 do sucre	0 17½	70 00
	10,000 do pommes de terre	0 05	500 00
	2,424 do biscuit dur	0 16½	399 96
	Fort Calgarry.		
39	4,240 lbs. bœuf	0 03½	148 [illegible]
			$3,731 7[illegible]

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie.
COMPTE GÉNÉRAL.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
	Fort McLeod.	$ cts.	$ cts.
2, 10, 11	To 6 bouteilles d'encre	0 50	3 00
4, 10	321 verges de coutil	0 40	128 40
4	6 bassins de ferblanc	2 00	12 00
3	$1\frac{3}{4}$ lbs. broche de cuivre	1 00	1 75
3	3 feuilles de tuyau	0 75	2 25
10	12 balais	1 25	15 00
10	4 livres-blancs	2 00	8 00
11	1 paquet de rivets à tuyau		0 50
11	4 chaudières	1 00	4 00
11	3 poêles en ferblanc battu	3 00	9 00
15	1 feuille de tôle pour poêle sourd		8 00
1	20 mèches pour grosse lampe	2 00	40 00
1	2 galons à mesurer, 100 pieds	2 50	5 00
1	5 fusils de bouchers	1 00	5 00
1	2 douz. becs de lampes	4 00	8 00
1	2 lumières rouges à signaux	8 00	16 00
1	6 bouilloires en ferblanc (fonds en cuivre)	6 50	39 00
	Fort Walsh.		
	1 toile de voiture		10 00
	2 douz. de pinceaux à badigeonner	18 00	36 00
	3 poêles de cuisine	55 00	165 00
	5 do de chauffage	35 00	175 00
	6 do do	25 00	150 00
	2 grands poêles de cuisine avec réservoirs	90 00	180 00
	202 feuilles de tuyau	0 50	101 00
	49 coudes de tuyau	0 50	24 50
	11 poêles sourds	6 50	71 50
	16 lbs. d'acier anglais	0 25	4 00
	$108\frac{1}{2}$ do fer en baguettes	0 15	16 28
	25 do fer	0 15	3 75
	276 do fer pour affuts de canon	0 15	41 40
	140 do fer en feuilles	0 25	35 00
	4 douz. mine de plomb	1 50	6 00
	$1\frac{1}{2}$ do pelles à long manche	30 00	45 00
	1 do fourches		30 00
	$\frac{1}{2}$ do do grattoirs	30 00	15 00
	1 do sceaux en chêne		18 00
	2 couteaux de maréchal-ferrant	1 00	2 00
	1 paire de tenailles pour fer à cheval		2 50
	1 hache-foin breveté		24 00
	4 paires de grandes tenailles pour forgerons	3 00	12 00
	2 couteau à foin breveté	3 50	7 00
	1 charrue		35 00
	6 essieux	5 00	30 00
	5 pièces de bois dur carré	5 00	25 00
	2 pôles pour 4 chevaux	6 00	12 00
	1 paire de barres en plomb et arbres		8 50
	12 arbres	2 00	24 00
	6 rateaux à foin	1 50	9 00
	1 douz. tasseaux à lampes	1 50	18 00
	1 do girandoles		12 00
52	420 pieds de corde tressée	0 $01\frac{1}{2}$	6 30
	211 lbs. de corde	0 25	52 75
	12 douz. cheminées de lampes	4 50	54 00
	3 bâtons de cire à cacheter	0 25	0 75
	1 douz. feuilles de ouate		2 00
	6 caisses de graisse à essieux	10 50	63 00

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie.

COMPTE GÉNÉRAL.—*Suite.*

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
	Fort Calgarry.		
38	1 bouteille d'huile d'olive, 75 cts. ; livre blanc, $3		3 75
	1 barre de savon de castille, $1 ; 1 seau en ferblanc, 65 cts.		1 65
	12 paquets de mine de plomb		3 00
			$1,840 53

MATÉRIAUX.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
	Fort McLeod.		
3, 11	24 paire de pentures	0 75	18 00
3	12 do do	0 60	7 20
3, 15	40 douz. vis	0 25	10 00
6	1 châssis double		3 00
6	4 assortiments de loquets	1 25	5 00
6, 10	2 do do	2 50	5 00
10, 15	1 douz. limes pour moulins		6 00
10	1 pierre meulière, 44 lbs	0 20	8 80
11	25 lbs. blanc de plomb	0 35	8 75
11	1 gallon térébenthine		3 00
11	10 lbs. clous coupés	0 25	2 50
15	4 galls. d'huile pour machine	3 50	14 00
1	2 grosses de vis	2 25	4 50
1	2 douz. limes	15 00	30 00
1	1 do limes demi-rondes		12 00
56	Construction d'écuries		700 00
	Fort Walsh.		
	5 barillets de blanc de plomb	5 00	25 00
	10 galls. huile de graine de lin	3 00	30 00
	7 boîtes de vitres 10 x 12	7 50	52 50
	10 lbs. ocre jaune	0 50	5 00
	10 do do ombre	0 50	5 00
	10 châssis 10 x 12	1 50	15 00
	6 do vitrés	2 00	12 00
	39½ lbs. mastic	0 15	5 92
52	1 douz. serrures de portes		18 00
	1 barillet de clous coupés		9 00
	25 lbs. clous	0 09	2 25
	2 grosses de vis d'un pouce	1 25	2 50
	2 do 1¼ do	1 50	3 00
	2 galls. vernis copal	6 00	12 00
	12 rideaux, etc.	1 00	12 00
	5 lbs. noir de fumée	0 30	1 50
	3 dessicatifs	0 50	1 5[illegible]
	Fort Calgarry.		
38	1 lime		[illegible]
	Total		$1,05[illegible]

Police à cheval du Nord-Ouest, Dt. a J. G. Baker et Cie.

HABILLEMENTS.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
	Fort McLeod.	$ cts.	$ cts.
9, 10	42 pardessus en peaux de buffle	11 00	462 00
17	15 robes do	3 00	45 00
17	18 do do	4 00	72 00
	Total		$579 00

FOURRAGE.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
	Fort McLeod.		
14	6,473 lbs. avoine	0 08	517 84
58	71 tonnes de foin	20 00	1,420 00
	Fort Calgarry.		
24	200 tonnes de foin	15 00	3,000 00
	Fort Walsh.		
	6,715 lbs. son	0 07½	503 62
	90,277 do avoine	0 06½	5,868 00
	119,261 do do	0 08	9,540 88
	Total		$20,850 34

SELLERIE.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
	Fort McLeod.		
	75 étrilles	0 62½	46 88
	75 brosses à chevaux avec dos en cuir	2 25	168 75
	2 douzaine de pointes d'alène	1 00	2 00
	1 do poignées d'alène		1 50
	1 alène		0 35
	1 do ronde		0 35
	2 do recourbées	0 30	0 60
	3 do doubles	0 50	1 50
	2 sangles	0 50	1 00
1	1 poinçon simple		0 50
	1 do double		0 75
	1 do tranchant		0 50
	1 coin en bois		0 50
	1 paire de compas de 6 pouces		1 50
	1 bassin		2 00
	Emballer une voiture		1 00
	do quatre roues	1 00	4 00
	1 fourche		1 00
	1 mesure		4 00
	1 marteau tranchant		1 50

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST: Doit à J. G. Baker et Cie.

SELLERIE.—*Suite.*

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
	Fort McLeod.—Suite.	$ cts.	$ cts.
	1 couteau tranchant		3 50
	1 poignée française		1 50
	1 couteau à fendre, de 8 pouces		9 00
	1 maillet en noyer		1 00
	1 paire ciseaux à tailler		2 50
	1 do bouliniers pour selliers		1 50
	1 do pinces do		2 00
	9 poinçons ronds, assortis	0 86	7 74
	1 règle ronde de 2 pieds		1 00
	1 rivet en verre		1 50
	1 jeu de rivets		2 00
1	1 tenaille		0 75
	2 outils tranchants	0 30	0 60
	12 paquets d'aiguilles à harnais	0 25	3 00
	3 couteaux de cordonnerie à pointe carrée	0 50	1 50
	6 lbs. fil de Barbour	1 50	9 00
	4 lbs. corde	1 75	7 00
	½ lb. cire	1 50	0 75
	36 verges de serge bleue	0 75	27 00
	1 marteau de sellier		2 00
	60 peignes à crinière	0 15	9 00
	1 harnais, plomb et roue		90 00
	1 do et roue		40 00
	Fort-Walsh.		
	6 douz. boucles en cuir	3 00	18 00
	4 do do do	2 50	10 00
	6 do do en fer	0 50	3 00
	1 grosse boucles blanches galvanisées		12 00
	12 gallons d'huile de pied de bœuf	3 00	36 00
	90 musettes	1 50	135 00
	12 douz. grandes boucles en cuivre	3 00	36 00
	Total		$714 02

ECLAIRAGE ET COMBUSTIBLE.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
	Fort-Walsh.		
52	100 gallons d'huile de charbon	1 12	$112 00

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST : Doit à J. G. Baker et Cie.

DÉPENSES ENCOURUES PAR SUITE DE L'AUGMENTATION DE LA FORCE.

Pièces justificatives.	——	Taux.	Montant.
	Fort-McLeod.	$ cts.	$ cts.
56	J. G. Baker et Cie, pour construction d'une remise	....	150 09
	Fort-Walsh.		
34	J. G Baker et Cie., construction	....	1,660 00
	Total	....	$1,810 00

RENOUVELEMENT.

	Fort-McLeod.		
57	4 chevaux	100 00	$400 00

TRANSPORT.

	Fort-McLeod.		
55	Transp. de 1,390 lbs. d'effets en transit, de l'Ile aux Vaches à Benton	0 01½	20 85
	Transport de ces effets de Benton au Fort-McLeod	0 02¼	31 27
	Fort-Calgarry.		
40	Transp. 2,369 lbs. pommes de terre, du F.-McLeod au F.-Calgarry	0 01	23 69
	Total	....	$75 79

MÉDICAMENTS ET VÉTÉRINAIRE.

	Fort-Walsh.		
	100 lbs. farine d'avoine	0 12½	12 50
	10 lbs. résine	0 25	2 50
	3 lbs. suc de citron	6 00	18 00
	2 oz. ammoniaque	1 25	2 50
	5 lbs. sirop de scille	1 25	6 25
	2 dr. acet. morphine	1 50	3 00
	2 lbs.. fluide d'arnica	3 25	6 50
	2 lbs. teinture d'arnica	1 50	3 00
	1 lb. gomme arabique	....	1 75
	84 lbs. farine de graine de lin	0 25	21 00
	5 lbs houblon	0 50	2 50
	2 lbs. bicarbonate de soude	0 25	0 50
	2 lbs. acide tartrique	1 75	3 50

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie.

DROGUES ET VÉTÉRINAIRE.—*Suite.*

Pièces justificatives.	Quantité et description.	Taux.	Montant.
	Fort Walsh.—Suite.	$ cts.	$ cts.
	4 lbs. éponges variées	4 00	16 00
	1 lb. petites éponges		4 00
	6 lbs. aguti-guépa		2 50
	4 oz. acide muriatique	0 25	1 00
	2 lbs. ung. ind	1 50	3 00
	3 douz. fioles de 2 oz.	1 75	2 25
	3 douz. fioles de 4 oz	1 00	3 00
	3 douz. fioles de 6 oz	1 25	3 75
	10 lbs. sel d'epsom	0 25	2 50
	2 gals. d'huile de graine de lin	3 00	6 00
	15 lbs. chlorure de chaux	0 20	3 00
	10 éther sulfurique	2 25	22 50
	2 boîtes de pilules merc	1 50	3 00
	5 boîtes de pilules camphrées	1 00	5 00
	1 boîtes de pilules d'opium		2 00
	2 bouteilles d'eau de cologne	2 00	4 00
	5 do d'acide carbolique pur	2 00	10 00
	3 bout. emp. canthar	1 50	4 50
	⅓ douz. sparadrap à arnica	3 00	1 00
	1 pièce de sparadrap de Belladone		2 00
	2 doz. de sparadraps d'Allcock	3 50	7 00
	5 lbs. cérat simple	1 00	5 00
	½ gal. huile de ricin	4 50	2 25
	10 lbs. aloës des Barbades	0 50	5 00
	2 lbs. tinct. digitalis	1 00	2 00
	2 lbs. digitalis	1 00	2 00
	5 lbs. tartr. antimonium	1 50	7 50
	2 lbs. tinct. catchechu	1 25	2 50
	1 douz. tubes		3 00
	1 chalumeau		2 00
	2 gals. alcool	4 50	9 00
	5 vgs. de soie huilée	2 50	12 50
	2 rouleaux de feuilles de moutarde	1 50	3 00
	4 lbs. poudres de condition	1 00	4 00
	1 lb. charpie		2 50
	1 doz. vin de Californie		24 00
	1 gal. alcool		4 50
	1 damejeanne		1 50
	6 bandoulières de l'armée des E.-U	3 00	18 00
	10 gals. vinaigre	6 00	60 00
	Turner et Flannagan, cours américain	6 75	
	Prime, à $1.10.	0 62	
			6 [illegible]
	Total		$367 88

REMBOURSEMENT.

Pièces justificatives.	Quantité et description.	Taux.	Montant.
	Fort Walsh.		
52	118 lbs. de tabac	1 35	[illegible]

Approuvé.

JAMES F. McLEOD,
Commis[illegible]

16 décembre 1876.

POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie.

PROVISIONS.

Pièces justificatives.	Quantité et description.	Taux.	Montant.
	Fort McLeod.	$ cts.	$ cts.
1 et 2	11,986 lbs. bœuf	0 03¼	419 51

COMPTE GÉNERAL.

	Fort McLeod.		
1 et 3	265 lbs. de corde	0 40	106 00
3	6 douzaines de cheminées (lampe)	4 50	27 00
1	2 bouteilles d'encre	1 00	2 00
1 et 3	18 chevilles à voitures	0 25	4 50
1	1 peau de vache		1 50
			$141 00

MATÉRIAUX.

	Fort McLeod.		
1 et 3	15 paires de pentures	0 75	11 25
1	1 paire de gonds		0 50
3	85 lbs. de clous	0 20	17 00
1	10 gallons d'huile lubréfiante	3 50	35 00
1	10 châssis	2 00	20 00
1	10 lbs. de mastic	0 25	2 50
1	2 cadenas		3 00
			$89 25

VÊTEMENTS.

	Fort McLeod.		
1 et 3	146 pardessus en peau de buffle	11 00	1,606 00
1 et 3	51 camisoles	2 00	102 00
1 et 3	52 paires de caleçons	2 00	104 00
3	8 do chaussons	0 50	4 00
			$1,816 00

SELLERIE.

	Fort McLeod.		
	150 musettes	1 50	$225 00

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie.

TRANSPORT.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
	Fort Calgarry.	$ cts.	$ cts.
3	Transport de 147 lbs. d'effets du Fort McLeod	0 03	44 13

REMBOURSEMENT.

	Fort McLeod.		
1	50 lbs. tabac	1 00	50 00
1	4 do poudre à canon	1 00	4 00
			$54 00

VETÉRINAIRE.

	Fort McLeod.		
1	5 lbs. savon de Castille	1 50	$7 50

A L'USAGE DES SAUVAGES.

	Fort McLeod.		
1	110 lbs. tabac indien	0 80	$88 00

Approuvé.

JAMES F. McLEOD,
Commissaire.

FORT BENTON, MONTANA, 30 décembre 1876.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie., Fort Benton, T.M.

SERVICE DU VETERINAIRE.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.
	Fort Walsh.	$ cts.	$ cts.
22	10 lbs. saindoux	0 35	3 50
22	2 paires ciseaux	1 50	3 00
22	2 peignes	0 75	1 50
			$8 00

COMPTE DE FOURRAGE.

	Fort Walsh.		
10	31,070 lbs. avoine	0 08	$2,485 60

COMPTE DE CONSTRUCTION.

	Fort Walsh.		
22	1 paire de gonds		0 75
	1 cadenas, extra		2 50
	1 moraillon		0 50
	2 crampes		0 25
	1 paire gonds		0 75
	1 cadenas		2 50
	1 moraillon		0 50
	2 crampes		0 25
	5 lbs. clous		0 45
	1 paire de plastrons		1 50
	4 gonds, 9 pouces		6 00
	2 do 12 do		4 00
			$19 95

COMPTE DE COMBUSTIBLE ET ÉCLAIRAGE.

	Fort Walsh.		
22	40 lbs. chandelles	0 30	$12 00

COMPTE GÉNÉRAL.

1	Timbres pour la malle du gouvernement	2 17	
3	1 paire de balances-plateforme, No. 9	120 00	
	1 plume pour régler en rouge	1 50	
	157 lbs. fer, à 15 cts	23 55	
[illegible]	Coût de transport de recrues avec leur bagage	100 00	
12	6 balais	4 50	

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie., Fort Benton, T.

COMPTE GENERAL—*Suite.*

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ ct.
22	1 bouteille de mucilage		0 50	
22	6 paires de gonds		5 00	
22	16½ douz. vis		3 06	
22	24 boulons		6 60	
22	1 mèche de fouet à 4 chevaux		3 50	
22	2 manches de fouet		1 00	
22	16 moraillons et crampes		6 00	
22	1 douz. plastrons		5 00	
22	25 pds. feuillard		1 50	
22	100 broquettes en cuivre		0 50	
22	1 vg. d'étoffe		3 00	
22	1 serrure à tiroir		1 50	
22	1 bouteille d'encre		1 00	
22	½ douz. crayons		0 50	
22	20 lbs. clous		1 80	
				$292 18

SELLERIE.

	Fort Walsh.			
3	30 selles de Californie	20 00	600 00	
	34 lbs. cuir à harnais	0 75	25 50	
	25 do roussâtre	0 75	18 75	
	1 douz. peaux de moutons préparées		24 00	
	2 do fil à harnais, No. 10		5 00	
	1 do boules de cire		1 50	
	1 étau pour banc de sellier		6 50	
	1 lb. fil à harnais, No. 12		2 50	
22	1 peau de vache		1 50	
				$685 25

HABILLEMENT.

	Fort Walsh.			
12	110 pardessus en peau de buffle	11 00	1,210 00	
22	1 paire de couvertures bleues, 4-p		7 00	
	3 peaux de buffle pour mitaines	4 00	12 00	
	1 do		5 00	
	2 lbs. fil; 1 @ $4, et 1 @ $3.50		7 50	
	6 gilets de flanelle	1 50	9 00	
	6 paires caleçons en laine	2 50	15 00	
	1 peau de veau	3 00	3 00	
				$

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie., Fort Benton, T.M.

COMPTE DE L'INFIRMERIE.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	Fort Walsh.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	2 bandoulières	2 00	4 00	
	2 rouleaux de cérat de cantharides	1 50	3 00	
22	5 vgs. coton	0 35	1 75	
	½ douz. canistres de lait	5 50	2 75	
	50 broquettes en cuivre		0 25	
	½ vg. barège brun		0 75	
	4 seringues en verre	0 50	2 00	
	8 do caoutchouc	1 00	8 00	
	2 douz. canistres de lait	5 50	11 00	
	1 cuvette		3 50	
	2 porte-plumes	0 10	0 20	
	3 barres de savon		0 60	
				$37 80

Approuvé.

JAMES F. McLEOD,
Commissaire.

FORT BENTON, T.M., 10 janvier 1877.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A W. E. Jones, rivière du Cygne.

Date.	Articles.	Montant.	Total.
1876.		$ cts.	$ cts.
Oct. 7	1 horloge de 8 jours, en cuivre	12 00	
do 27	Vernis à poêle, 60c. ; peau d'élan, $3.50	4 10	
			$16 10

Approuvé.

W. M. HERCHMER,
Inspecteur P.C.N.-O.

Fort Benton, T.M., 15 janvier 1877.

Police à cheval du Nord-Ouest, Dt. à J. G. Baker et Cie.

PROVISIONS.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Fort Walsh.			
4	3,027 lbs. pommes de terre	....	151 35	
	Fort Calgarry.			
5	5,170 lbs. bœuf, à 3½c	....	201 95	$353 30

COMPTE GÉNÉRAL.

	Fort McLeod.			
6	J. G. Baker et Cie, pour le passage du commissaire par la dilig., du Fort McLeod au Fort Shaw	....	25 00	
	Fort Calgarry.			
9, 10, 11	4 mises de fouet	3 50	14 00	
13	1 lb. résine	....	0 50	
	Fort Walsh.			
4	2 mises de fouet pour 4 chevaux	2 50	5 00	
4	5 pelotons de ficelles	0 50	2 50	
4	¼ lb. bleu de Prusse	2 00	0 50	
4	¼ do chrome jaune	0 75	0 19	
4	2 gals. sirop	1 30	2 60	
4	1 corde de piquet	....	0 75	
4	1 bouilloire	....	2 50	
4	1 seau en ferblanc	....	1 00	
4	1 poêle à frire	....	1 50	
4	2 fourneaux	2 00	4 00	
4	3 plat à la viande, 6-pintes	....	4 50	
4	1 do 12-pintes	....	2 50	
4	1 grande fourchette	....	0 50	
4	2 théière, 10-pinte	2 50	5 00	
4	1 lampe à pied (complète)	....	2 25	
4	3 caisses d'emballage	0 75	2 25	
4	1 do	....	2 50	
4	1 lb. lard	....	0 30	
4	1 cadenas	....	0 50	
4	1 serrure de porte	....	2 50	
4	1 manche de fouet	....	0 50	
4	1 peau de vache	....	2 00	
4	2 bandes en caoutchouc	0 50	1 00	
4	¼ rame papier petit format	9 50	2 38	
4	¼ do do à grand-loire	10 00	2 50	
4	½ do do bleu	8 50	4 25	

Police à cheval du Nord-Ouest, Dt. à J. G. Baker et Cie.

COMPTE GÉNERAL.—*Suite.*

..s jus-..atives.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	Fort Walsh.—Suite.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
4	3 feuilles de papier buvard	0 05	0 15	
4	1 lampe (complète)		2 25	
4	1 bouteille de mucilage		0 50	
4	Payé au métis Cyprian Billeting		8 50	
4	Transport de malades		12 00	
				$118 87

MATÉRIAUX.

	Fort Walsh.			
4	5 douz. de vitres, 10 x 12	3 50	17 50	
4	8 do de châssis, do	1 75	14 00	
4	6 feuilles de papier émeri	0 10	0 60	
4	1 rabot		2 50	
4	1 douz. de crayons de menuisier		1 00	
4	2 châssis, 8 x 10		2 75	
4	20 lbs. clous	0 09	1 80	
	Fort Calgarry.			
19	5 limes à scie	0 50	2 50	
				$42 65

VETÉRINAIRE.

	Fort Walsh.			
21	1 canistre en plomb		4 00	
4	1 bout. d'huile de récin		0 50	
	1 do d'huile d'olive		0 50	
				$5 00

VÊTEMENTS.

	Fort Walsh.			
	32 robes de buffle	5 00		$160 00

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie.

POUR LES SAUVAGES.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.	Tot..
	Fort Walsh.	$ cts.	$ cts.	$ c
3	Payé à T. C. Power et Frère pour une couverture.....	....	5 00	
	2 lbs. thé.................	1 00	2 00	
	2 boîtes cartouches..............	1 50	3 00	
4	20 lbs. pémican..............	0 07	1 40	
				$11 4

HOPITAL.

	Fort Walsh.			
22	64 vgs. coton 4½..............	0 20	12 80	
	1 douz. chopines huile douce	....	6 00	
	1 rouleau de fil..............	....	0 25	
	2 éponges	0 50	1 00	
	5 lbs. clous.	0 09	0 45	
	2 do en cuivre..............	0 50	1 00	
				$21

FRET.

	Fort Walsh.			
31	Transport de bagage	....	....	$31 95

Approuvé.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

10 janvier 1877.

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie.

FORT BENTON, T.M.

PROVISIONS,

jus-ves.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Fort McLeod.			
1	11,892 lbs. bœuf	0 03½	416 22	
	Fort Walsh.			
2	600 lbs. pommes de terre	0 05	30 00	
2	20 do lard fumé	0 17	3 40	
2	½ gal. sirop	1 30	0 65	
2	1 canistre de moutarde		0 50	
				$450 77

COMPTE GENERAL.

	Fort McLeod.			
	1 lanterne		6 00	
	12 balais	1 25	15 00	
	1 planche de chène		7 50	
	37 lbs. corde	0 40	14 80	
	2 manches de fouet	1 50	3 00	
	1 mèche de fouet		3 50	
	2 bouilloires, $4, $3		7 00	
	2 do	4 00	8 00	
	3 lampes, $1.50, $3, $3		7 50	
	1 lb. ficelle		0 75	
	2 poêles de chauffage	45 00	90 00	
	17 feuilles de tuyau	0 50	8 50	
	4 coudes	0 75	3 00	
	1 bouteille d'encre		0 25	
				$174 80
	Fort Walsh.			
14	1 bouilloire 8-lbs		9 50	
	1 serviette		0 35	
	1 cuvette		1 00	
	1 grand-livre		2 50	
	¼ main papier-loi	10 00	2 50	
	¼ do do réglé	9 50	2 38	
	1 manche de fouet		0 50	
	1 lariat		0 75	
	1 carnet		1 50	
	2 do	1 50	3 00	
	1 crayon		0 15	
	5 cuvettes	3 50	17 50	
	½ douz. balais	9 00	4 50	
	cuvettes	1 25	10 00	
	bouilloires 10 pts	2 50	5 00	
	seaux à l'eau	1 40	11 20	
	lampes en verre	1 50	6 00	
	do	2 00	8 00	
	do		2 20	
	2 bouteilles d'huile d'olive	0 50	1 00	

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie.

COMPTE GENERAL—*Fin.*

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.	To[tal]
	Fort Walsh—Fin.	$ cts.	$ cts.	$
	Rapporté...			174
	4 lampes en verre	2 00	8 00	
	3 caisses d'emballage	0 50	1 50	
	1 chopine d'encre		1 00	
	1 bouteille carmin		1 00	
	4 lbs. moelle de bœuf	0 25	1 00	
	5 plats en ferblanc, 6 pts	1 00	5 00	
	1 chaudron		3 50	
	1 bouteille d'encre		1 00	
	100 broquettes en cuivre		0 50	
	½ douz. canistres de lait	5 50	2 75	
	½ do livrets	8 25	4 13	
2	6 pioches	2 50	15 00	
	6 manches de pioche	0 50	3 00	
	6 pelles à long manche	2 50	15 00	
	1 bouteille d'huile de ricin		0 50	
	2 poêles à frire	1 00	2 00	
	1 cuvette		0 75	
	4 tasses	0 15	0 60	
	1 verge de grosse toile		0 25	
	1 cafetière		1 00	
	2 haches et manches	2 50	5 00	
	1 lanterne		2 00	
	1 douz. mèches		0 50	
	1 chaudière en ferblanc		0 25	
	1 clef anglaise		2 00	
	9 lbs. corde	0 25	2 25	
	1 hache et manche		2 50	
	6 boîtes d'allumettes		0 50	
	1 baril de 10-gallons		2 50	
				174 51
	Total			$349 31

CONSTRUCTION.

Pièces justificatives.	Articles.	Taux.	Montant.	Total
	Fort McLeod.			
6	3 cadenas, $1.25, $1.25, $1.50		4 00	
	1 douz. châssis vitrés		48 00	
	1 do pentures		9 00	
	½ do do	9 00	4 50	
	1 do gonds		15 00	
	4 do vis	0 12½	0 50	
	1 serrure et clef		3 00	
	Fort Walsh.			
14	30 lbs. clous	0 09	2 70	
	2 serrures	2 50	5 00	
	1 grosse de vis		1 50	
	½ douz. papier émeri	1 00	0 50	

POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST, Dt. A J. G. Baker et Cie.

HABILLEMENT.

s jus- ...ives.	Articles.	Taux.	Montant.	Total.
	Fort McLeod.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
6	2 paires de mitaines	2 50	5 00	
	4 do	1 25	5 00	
	2 lbs. fil de lin	3 00	6 00	
	2 paires de caleçons	1 50	3 00	
	7 do	2 50	17 50	
	8 vgs. drap indien	3 50	28 00	
	24 pardessus en peau de buffle	11 00	264 00	
	Fort Walsh.			
2	34 paires de mocassins	0 75	25 50	
	29 do chaussettes de laine	0 45	13 05	
14	28 peaux de buffle	5 00	140 00	
	10 paires gants de laine	0 80	8 00	
28	15 peaux de buffle	3 00	45 00	
	18 do	4 00	72 00	
				$632 05

REMBOURSEMENT.

	Fort McLeod.			
6	64 lbs. tabac de marin	1 25	80 00	
	63 do impératrice	1 00	63 00	
				143 00

HOPITAL.

	Fort McLeod.			
6	40¾ vgs. coton	0 25	....	10 18
				$153 18

Approuvé.

A. G. IRVINE,
Sous-commissaire.

février 1877.

RÉPONSE

(189)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 21 avril 1879, demandant la mission à cette Chambre d'un état indiquant les noms de tou personnes qui ont été nommées ou engagées, à titre permanent titre temporaire, dans les départements du service public du C soit par ordre en Conseil, soit par l'autorité du chef ou d'un fonc naire subordonné de chaque département, entre le 10 octobre dern et le 1er avril courant, avec indication de la date des nominations c engagements et des appointements, salaires ou gages payés dans chaque cas; aussi les noms de tous les commis, messagers et autres employés qui ont été transférés d'un emploi temporaire à un emploi permanent dans les départements du service public entre le 10 octobre 1878 et le 1er avril 1879, et les taux de leurs appointements, salaires ou ga comme employés à titre temporaire et ensuite à titre permanent; au les noms de toutes personnes qui ont donné leur démission ou qui o été renvoyées du service public entre les deux époques ci-dessus indiquées, avec la date de la démission ou du renvoi dans chaque cas.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 13 mai 1879.

personnes q... ...gag...
...rtements du service pu... ...entre le 10 octob...

...om.	Nomination, permanente ou temporaire.	Par ordre en Conseil ou autrement.	Date de la nomination.	Appointements, salaires ou gages.	Observations.
			1878.	$ cts.	
Angus Beaton	Permanente	Ordre en conseil	1er novembre	300 00 par an	
A. P. Bradley	do	do	23 octobre	600 00 do	Comme secrétaire privé du ministre des travaux publics.
L'hon Robert Duncan Wilmot	do	do	7 novembre	4,000 00 do	
L'hon. John Hawkins Hagarty	do	do	13 do	6,000 00 do	
L'hon. Adam Wilson	do	do	do	6,000 00 do	
Stephen McDonald	do	do	14 do	200 00 do	
E. D. Phillips	do	do	do	1,200 00 do	
Charles Marchand					Renvoyé le 25 octobre 1878.
Joseph R. Landry					do do
2 William Compton	Permanente	Ordre en conseil	15 novembre	1,000 00 par an	
L'hon. Matthew Crooks Cameron	do	do	15 do	5,000 00 do	
J. Everett Wilson Currier	Temporaire	do	21 do	900 00 do	$300 comme commis aspirant et $600 comme secrétaire privé.
M. J. Griffin	Permanente	do	18 do	1,800 00 do	$600 comme secrétaire privé et $1,200 comme commis. A donné sa démission.
George Anderson	do	do	7 décembre	200 00 do	
Arthur Taché	Temporaire	do	1er do	300 00 do	
Edouard Honoré Ouellette	Permanente	do	7 do	360 00 do	
J. B. Gillespie	do	do	1er septembre	360 00 do	
Joseph Pope	do	do	3 décembre	1,000 00 do	$700 comme commis et $300 comme secrétaire privé.
Joseph O. Chalut	do	do	13 do	700 00 do	
A. G. Benoit	do	do	24 octobre	600 00 do	
Lieut.-Col. Worseley	do	do	4 décembre	1,200 00 do	
Charles Sherwood	do	do	14 do	300 00 do	
E. Vachon	do	do	do	5 00	Par chaque navire enregistré.
Louis Duray	do	do	do	650 00 par an	
John Perry	do	do	17 do	500 00 do	
Henry Elliott					Renvoyé le 15 novembre 1878.
Wm. Wymond Walkem	Permanente	Ordre en conseil	23 décembre	250 00 par an	
Joseph Télesphore Méthot	do	do	do	480 00 do	
Joseph Valère Genest	do	do	do	480 00 do	
Arthur Beaudry	do	do	do	480 00 do	
Alexander Beatty	do	do	do	480 00 do	
John Strachan	do	do	do	600 00 do	

Strachan Jones	do	do	do	720 00 do	
John Moore Bowell	do	do	16 novembre	600 00 do	
Herbert Stone McDonald	do	do	23 décembre	2,200 00 do	
George Crites	do	do	18 do	500 00 do	
J. Ham Perry	do	do	23 do	10 00 par jour	Avec frais de route.
Henry Numa	do	do	do	10 00 do	
Jas. McBride	do	do	26 do	360 00 par an	
James McKenzie	do	do	23 do	480 00 do	
A. H. Miller	do	do	28 do	300 00 do	
L. Simard	do	do	do	300 00 do	
Angus Charles Sparrow	do	do	11 do	600 00 do	
John G. McKenzie					Renvoyé le 2 janvier 1879.
			1879.		
Frederick Toller	Permanente	Ordre en conseil	1er janvier	400 00 do	
			1878.		
Benjamin Chilton	do	do	14 décembre	400 00 do	
			1879.		
Rév. Robert Jamieson	do	do	4 janvier	200 00 do	
John McGovern					Renvoyé le 9 janvier 1879.
A. Thibaudeau					do do
Douglas B. Stewart	Permanente	Ordre en conseil	9 janvier	700 00 par an	
L'hon. W. J. Ritchie	do	do	11 do	8,000 00 do	
M. J. Stenson	Temporaire	do	9 do	1 50 par jour	
P. T. Kirwan	do	do	do	1 50 do	
D. McDonald	do	do	do	1 50 do	
E. G. Pulford	do	do	do	1 50 do	
L. A. Grison	do	do	do	2 00 do	
W. L. Hamilton	Permanente	do	11 do	1,200 00 do	
James O'Connor	do	do	do	480 00 do	
Edward J. Shelly	do	do	do	480 00 do	
Thomas Martin	do	do	do	480 00 do	
			1878.		
L'hon. A. G. Archibald	Permanente	Ordre en conseil	4 juillet	9,000 00 par an	
			1879.		
Charles P. Hanum	do	do	14 janvier	300 00 do	
Lawrence Power	do	do	do	200 00 do	
Augustus Keefer	Temporaire	do	1er do	3 29 par jour	
Jo[illegible] [illegible]bé					Renvoyé le 1er avril 1879.
[illegible]					do le 1er février 1879.
[illegible]					do le 14 janvier 1879.
[illegible]					do décemb[illegible] [illegible]78.

…s les personn… …g… …
les départements d… service pu… au Canada, etc.—*Suite.*

Nom.	Nomination permanente ou temporaire.	Par ordre en conseil ou autrement.	Date de la nomination.	Appointements, salaires ou gages.	Observations.
			1879.	$ cts.	
Henry Hubbard					Renvoyé le 21 novembre 1878.
George Lanigan					do do
Dr. Charles DeGuise					do le 1er janvier 1879.
David Ouellet					do le 7 décembre 1878.
A. Dagenais					do le 13 do
Finlay McRae					do le 13 do
F. H. Eccles					do le 14 do
James E. Barry					do le 14 do
A. A. Hudon					do le 31 do
Terence Clark					Donné sa démission le 11 janv. 1879.
A. Bethune					Renvoyé le 9 janvier 1879.
Thomas Nixon					do do
J. Robson					do do
L'hon. J. W. Gwynne	Permanente	Ordre en conseil	14 janvier	7,000 00 par an	
James McLean					do le 14 do
B. DeRoy					do le 1er avril 1879.
E. Roy					do do
Jane Collins					do do
Helen Gorman					do do
Margaret Zelinas					do do
Dr. Joseph Walker					do 15 janvier.
Dr. James Potts					do do
John Brennan	Permanente.	Ordre en conseil	15 janvier	500 00 par an	
Commandant Lavoie					do 17 do
T. M. Porteous					do 17 do
George Gouin	Permanente	Ordre en Conseil	17 janvier	400 00 par an	
			1878.		
Pierre Cartier	do	do	18 décembre	1,100 00 do	
Regis Cardinal					do 18 décembre 1878.
Joseph L. Daoust	Permanente	Ordre en conseil	18 décembre	800 00 par an	
			1879		
Jules Quesnel	do	do	1er avril	600 00 do	

Thomas Whalen					Nomination annulée, 25 janv. 1879.
John Dodd	Temporaire	Ordre en conseil	25 janvier	400 00 par année	
J. Coté	do	do	do	1 50 par jour	
Joseph Cartier	do	do	do	1 50 do	
Dlle. Treadwell	do	do	do	2 00 do	
Dlle. Samuels	do	do	do	1 50 do	
James P. Reynolds	Permanente	do	do		
J. McConnell					Renvoyé, 25 janvier 1879.
W. H. Wylde					do 31 janvier 1879.
R. Devlin	Temporaire	Ordre en conseil	31 janvier	2 00 par jour	
A. Lusignan	do	do	do	3 00 do	
J. A. Doyau	do	do	do	2 00 do	
C. R. Hall	do	do	do	2 00 do	
G. Brunel	do	do	do	2 00 do	
J. P. Taylor	do	do	do	2 50 do	
J. C. Beatty	do	do	do	2 00 do	
C. E. Gallway	do	do	do	2 00 do	
Thomas Porter	do	do	do	2 00 do	
C. E. Anderson, Jr.	do	do	do	2 00 do	
A. L. Watters	do	do	do	1 50 do	
H. G. Tiepke	do	do	do	2 50 do	
M. V. C. Nicholson	do	do	do	2 00 do	
J. P. Pim	do	do	do	1 50 do	
M. Lamouche	do	do	do	1 50 do	
A. Halket	do	do	do	1 50 do	
A. H. Beliiveau	do	do	do	1 50 do	
E. Chateauvert	do	do	do	2 00 do	
A. Chenet	do	do	do	1 50 do	
H. Knauf	do	do	do	1 50 do	
A. Muir					Renvoyé, 31 janvier 1879.
Edward Waldo	Permanente	Ordre en conseil	3 février	700 00 par année.	
L'hon. Isaac Buchanan	do	do	4 do		
Charles Taylor					A donné sa démission, 4 février 1869.
Louis Gray	Permanente	Ordre en conseil	6 février	300 00 par année.	
John Loisel	do	do	1er mars	150 00 do	
Joseph A. Hamel	do	do	8 février	300 00 do	
J. L. Anctil	do	do	do	1,200 00 do	
Réné Benoit	do	do	do	800 00 do	
John M. Flynn					Renvoyé, 8 février 1879.
H. St. A. Ormond	Permanente	Ordre en conseil	11 février	1,400 00 par année.	
Henri DeSalaberry	do	do	do	700 00 do	
J. R. E. Chapleau					A donné sa démission, 11 février 1879.
J. [illegible]	Permanente	Ordre en conseil	1er février	350 00 par année.	
[illegible]					Nomination annulée, 11 fév. 1879.
[illegible]					Renvoyé, 28 février 1879.
[illegible]	Permanente	Ordre en conseil	[illegible] février	3,000 00 par année.	
[illegible]	do	do		480 00 do	
[illegible]	[illegible]			[illegible] 00 do	

les Départe... du Canada, &c.—*Suite*.

Nom.	Nomination permanente ou temporaire.	Par ordre en Conseil ou autrement.	Date de la nomination.	Appointements, salaires ou gages.	Observations.
			1879.	cts.	
George Lacombe	Permanente	Ordre en conseil	12 février	480 00 par année.	
L'hon. David Laird					S est démis de la charge d'agent des Sauvages, 12 février 1879.
George Newcombe	Permanente	Ordre en conseil	12 février		Transféré de temporaire à permanent $50 par année ; $200 par an.
Angus McKay	do	do	do		Nomination confirmée.
Edwin Allen	do	do	do	1,000 00 par année.	
Molyneux St. John	do	do	do	1,200 00 do	
Captain Allen McDonald	do	do	do	1,000 00 do	Nomination confirmée.
Laurence Fortescue					Donné sa démission.
John Cotton	Permanente	Ordre en conseil.	17 février	800 00 par année.	
D. V Pelletier					Renvoyé, 17 février 1879.
Dunbar Browne					do do do
Reuben Mirsel	Permanente	Ordre en conseil	24 février	350 00 par année.	
David Pottinger	do	do	do	3,000 00 do	
			1878.		
H. J. Hubertus.	do	do	7 octobre	700 00 do	
			1879.		
Forshaw Day	do	do	3 mars	1,000 00 do	
Samuel Craig	do	do	do	400 00 do	
R. H. Matthews	do	do	do	730 00 do	
Featherston Osler	do	do	5 do	5,000 00 do	
Arthur A. Lauthier	do	do	12 do	1,000 00 do	
Arthur D. Duval, M.D	do	do	17 do	1,000 00 do	
J. B. Guévrement	do	do	do	480 00 do	
M. Hudgins	do	do	1er avril	300 00 do	
Peter Huff					Nomination annulée, 1er avril 1879.
H. Bailey Terrell.	Permanente	Ordre en conseil	23 mars	480 00 par année.	
Thomas Gingras.	do	do	do	300 00 do	
John Morash.	do	do	do	200 00 do	
John Myra					Renvoyé, 23 mars 1879.
Robert Carr Harris	Permanente	Ordre en conseil	23 mars	2,500 00 par année.	Pour première année, et $2,700 après.

John Cox	do	do	26 mars	1,200 00 do	
Alex. McNab	do	do	1er mai	3,000 00 do	
W. McKechnie					Renvoyé, 1er mai 1879.
G. C. Cunningham					do do 1879.
Albert F. Crowe	Permanente	Ordre en conseil	26 mars	360 00 par année.	
			1878.		
James Hackett	Temporaire	Chef du département	7 novembre	1 50 par jour	
A. Bristow	do	do	19 octobre	2 00 do	
P. Cartier	do	do	27 do	3 00 do	
W. F. Costigan	do	do	28 décembre	1 50 do	
			1879.		
N. G. D'Auteuil	do	do	11 janvier	2 00 do	
J. G. McDonald	do	do	17 do	2 00 do	
E. Martin	do	do	1er do	1 50 do	
L. J. Griffin	do	do	5 février	1 50 do	
W. H. Pambrun	do	do	12 do	2 00 do	
G. De La Porte	do	do	8 do	1 50 do	
H. Tourigny	do	do	17 do	2 00 do	
G. A. Selwyn	do	do	20 do	1 50 do	
C. Medlow	do	do	28 do	1 50 do	
J. F. Braun	do	do	21 do	1 50 do	
H. S. Watson	do	do	24 do	1 50 do	
E. R. Dewhurst	do	do	25 do	1 50 do	
W. R. S. Wainwright	do	do	21 do	1 50 do	
F. W. Kier	do	do	4 mars	1 50 do	
F. MacKay	do	do		3 00 do	
L. E. Curnfel	do	do	17 mars	1 50 do	
J. Chamard	do	do	4 do	1 50 do	
A. Bolduc	do	do	8 do	1 50 do	
N. O. Côté	do	do	19 do	1 50 do	
C. Fournier	do	do	do	1 50 do	
O. Rousseau	do	do	1er avril	2 00 do	
J. Fontaine	do	do	26 mars	2 00 do	

RÉPONSE

(190)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 8 mai 1879 ;—Pour toute corres dance entre le gouvernement du Canada et les commissaires des rés des Sauvages dans la Colombie-Britannique.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d' Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 13 mai 1879.

RÉPONSE

(191)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 5 mai 18 Pour copie de tous documents, rapports et comptes relatifs à l'ach aux réparations du steamer *Glendon.*

Par ordre,

J. C. AIKIN

Secrétaire

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 13 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impre réponses ci-dessus ne sont pas imprimées*]

CORRESPONDANCE

(192.)

Concernant l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer G
Tronc, déposée sur le bureau de la Chambre des Communes par l'h
rable ministre des travaux publics.

(No. 19,006.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

OTTAWA, 4 février

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que mon évaluation des f truction d'une ligne de chemin de fer entre la Rivière-du-Loup et la Jon Chaudière, distance de 118 milles, est de $1,534,000, la ligne devant avoir d'acier et des ponts en fer et être un chemin de première classe sous tous

Me basant sur l'inspection que j'ai faite, au mois de juillet 1876, de ment de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, j'estime à frais actuels de réparations; cependant, il faut se rappeler qu'un trafic est passé sur la ligne durant les deux dernières années et demie, pé laquelle l'entretien de la ligne paraît avoir été très négligé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteu

COLLINGWOOD SCH

A F. BRAUN, écr.,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

4 février 1879.

ᴏɴ des frais de réparation de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, n de fer Grand-Tronc, basée sur mon rapport du 4 août 1876 et sur les prix s.

Réparations aux remblais	$1,000 00
do ponts	6,000 00
Réparations et renouvellement des canaux couverts et des barrières à bestiaux	8,000 00
Clôtures contre la neige et autres	10,000 00
Rails et liens	318,000 00
Traverses	6,000 00
Ballastage	42,000 00
Augmentation du compte des voies d'évitement	8,200 00
Hangars à charbon et tréteaux	8,000 00
Total des frais de réparations	407,200 00
Moins valeur des vieux rails	105,000 00
	$302,200 00

ᴏᴛᴇ.—Il faut se rappeler que l'inspection eut lieu il y a deux ans et demi, et pendant cette période il a été fait très peu de chose pour l'entretien du chemin.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

---

4 février 1879.

ᴏɴ ᴅᴇs ғʀᴀɪs de construction d'une ligne de chemin de fer entre la Rivière-oup et la Jonction de la Chaudière, avec pentes et courbes semblables à celles ligne actuelle, mais avec la chaussée élevée seulement d'environ 9 pouces au- de la surface des longues étendues de terres planes.

Par mille de chemin de fer.

Description.	Etendue.	Quantité.	Prix.	Montant.
			$ cts.	$ cts.
nement	Acres	1	20 00	20 00
	do	12½	70 00	875 00
	Perches	640	1 10	704 00
s les passages à niveau)	Verges c.	12,000	0 20	2,400 00
ons	do	300	10 00	3,000 00
es				600 00
	Verges c.	3,000	0 30	900 00
	Nombre	2,400	0 20	480 00
attaches	Tonnes	96	30 00	2,880 00
				600 00
				20 00
ur et administration				521 00
ion des frais par mille				13,000 00

$13,000=$1,534,000.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

CHEMIN DE FER GRAND-TRONC DU CANADA,

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRA

MONTRÉAL, 2 avri

MONSIEUR,—Je regrette de n'avoir pu obtempérer plus tôt à la dem vous m'avez faite la dernière fois que j'ai eu le plaisir de vous voir à Otta savez probablement que j'ai eu le malheur, il y a quelques jours, d'être vi accident qui m'a forcé de garder ma chambre pendant deux semaines.

Dans des lettres qui sont en la possession du gouvernement, la compa Grand-Tronc a offert de vendre l'embranchement de la Rivière-du-Loup, c'e la partie de son chemin qui s'étend de la Jonction de la Chaudière à la Riv Loup,—y compris, naturellement, les voies d'évitement, bâtiments, terres et pour la somme de cinq cent mille livres sterling (£500,000).

La distance est de 118½ milles.

Les directeurs de la compagnie voulaient qu'il fût entendu avec le gouvern que tout le trafic échangé entre les deux systèmes de chemin de fer passât de l'autre à la Jonction de la Chaudière. Vous m'avez déclaré que le gouverne voulait faire une convention d'après laquelle les convois de l'Intercolonial pour circuler sur le chemin de fer Grand-Tronc entre la Pointe-Lévis et la Jonct la Chaudière, et avoir l'usage du terminus à Québec et à la Pointe-Lévis, ai celui du passeur du Grand-Tronc.

Je dois maintenant vous faire connaître les conditions auxquelles la com consentirait à donner ces facilités.

Vous savez probablement que la partie en question du chemin de fer fut truite à grands frais, et qu'elle a, ainsi que le terminus, entraîné la compag des dépenses considérables.

Il y a deux méthodes au moyen desquelles on pourrait en arriver à ment, et toutes deux donneraient satisfaction à la compagnie.

L'une est qu'un intérêt de 6 pour cent par année soit prélevé sur la v ligne et des travaux, y compris toutes les constructions, le quaiage, les a etc., appartenant à la compagnie du Grand-Tronc entre la Jonction de la C et la Pointe-Lévis, ainsi que l'usage du passeur et du terminus à Québec.

Que les frais d'entretien et d'exploitation du chemin de fer entre la J la Chaudière et la Pointe-Lévis, des ateliers, constructions, signaux, aiguil ponts, pontons, hangars à locomotives, passeurs, entrepôts, etc., à Qu Pointe-Lévis, soient aussi prélevés.

Que les appointements du personnel employé, ainsi que les frais du ch et déchargemen du trafic de toute espèce, les frais d'assurance, taxes, r papeterie, munitions, combustible, éclairage et tous les autres frais s l'exploitation du chemin de fer, du passeur et du terminus à Québec e Lévis, des hangars à locomotives, etc., soient aussi prélevés.

Que le montant total de tous les frais, tels qu'indiqués dans dentes, soit divisé entre les compagnies de l'Intercolonial et du G proportion du nombre des trains et locomotives en circulation s Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis.

Que le capital nécessaire pour faciliter davantage le servic Lévis ou à Québec, ou sur la ligne entre la Jonction de la Chaudièr soit fourni par le gouvernement, et qu'un intérêt de six pour cent porté au compte de la dépense totale pour l'exploitation de la ligne, devant être encourue qu'après accord mutuel quant à sa nécessi

Que le gouvernement fournisse, à la Jonction de la Chaudière, t de terminus nécessaires.

Que comme l'espace disponible pour le trafic aux termini de et de Québec est restreint, le contrôle des trains et du trafic reste à Grand-Tronc ; mais que le gouvernement puisse, s'il le juge à p agent ou contrôleur pour veiller à ce que les opérations soient bien c

ements de cet agent ou contrôleur soient compris dans les frais d'exploi-
afic.

lement, d'après cette convention, les locomotives et convois de l'Interco-
leraient jusqu'à et à partir de la Pointe-Lévis, et les locomotives
sage des hangars de la compagnie du Grand-Tronc.

rif du trafic jusqu'à et à partir de Québec et de la Pointe-Lévis, passant sur
ial, tarif fourni par le surintendant du chemin de fer Intercolonial, se
s employés de la compagnie du Grand-Tronc pour ce qui concerne les
la ligne intercoloniale; de plus, tous les rapports et comptes des tran-
u chemin de fer Intercolonial à Québec et à la Pointe-Lévis, demandés par
endant ou l'officier préposé à l'administration de cette ligne, seront fournis
ent de la compagnie du Grand-Tronc au temps et en la manière qui pourront
és.

seconde convention est celle-ci :

le trafic de l'Intercolonial jusqu'à la Pointe-Lévis ou Québec, échangé avec
pagnie du Grand-Tronc à la Jonction de la Chaudière, soit exploité par cette
re à un taux fixe par tonneau et par convoi de voyageurs, les locomotives du
n de fer Intercolonial n'allant pas plus loin que la Jonction et la Pointe-Lévis,
locomotives et le personnel de la compagnie du Grand-Tronc.

dois faire observer que la compagnie n'aurait pas d'objection à fixer une somme
affaires du chemin de fer Intercolonial, disons pour une période de trois ans,
qui serait augmentée à la fin de cette période à mesure que le trafic de la ligne
lopperait.

vous préférez ce plan, je suis prêt à designer la somme d'argent moyennant
le la compagnie exploiterait le trafic de l'Intercolonial, comme entre la Jonction
inus à la Pointe-Lévis, soit avec ses propres locomotives et son personnel,
locomotives et le personnel de l'Intercolonial,— les ouvrages au terminus,
nte-Lévis ou à Québec, étant cependant à la charge des employés de cette

au trafic direct, c'est-à-dire le trafic qui passe par le Grand-Tronc et
nial, il serait échangé à la Jonction de la Chaudière, et la compagnie est
faire, à ce sujet, un arrangement d'après lequel le prix du transport sur son
fer ne sera pas plus élevé par mille, pour fret ou pour voyageurs, que celui
est de Richmond, pour fret ou voyageurs expédiés par les autres routes à
-Jean et Halifax, provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-

opositions sont faites à la condition que le service direct des convois de
voyageurs soit efficace et que ces convois ne soient pas en retard à la Jonc-
audière, afin de faciliter autant que possible l'échange entre les deux
min de fer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOSEPH HICKSON,
Gérant général.

PPER, C. B.,
travaux publics,
Ottawa.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
OTTAWA, 11 avril 1879.

lettre de M. Hickson portant la date du 2 du présent, dans laquelle
'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-
conditions auxquelles la compagnie du Grand-Tronc offre au

chemin de fer Intercolonial des facilités de trafic entre la Jonction de la C
Québec, m'ayant été renvoyée, j'ai l'honneur de faire rapport que, dans m
le prix fixé par la compagnie pour l'embranchement de la Rivière-du-I
dire $2,433,335, est beaucoup trop élevé pour la valeur de la propriété
d'acheter.

Le 4 février dernier, j'évaluais à $1,534,000 le prix de la constructio
velle ligne de chemin de fer (avec rails d'acier) entre la Rivière-du-Loup
de la Chaudière, et je donnais en même temps une évaluation des ré
l'embranchement de la Rivière-du-Loup a besoin (évalution basée sur l'
j'ai faite du chemin en 1876) seulement à $302,200 si ce principe es
Quant à la valeur de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, on peut la
$1,238,800 ; mais si d'un autre côté on base cette valeur sur le revenu ann
produit l'embranchement, celui-ci ne vaut rien.

Pour offrir au chemin de fer Intercolonial des facilités de trafic entre la J
de la Chaudière et Québec, M. Hickson présente deux propositions qui, dit-il,
raient satisfaction à la compagnie du Grand-Tronc.

La première, qu'un intérêt de six pour cent soit prélevé sur tout le chem
ses accessoires) de la compagnie du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaud
Québec, excepté les locomotives et les voitures ; sur les frais annuels de l'exp
du trafic et de l'entretien de la voie et des ateliers, ainsi que sur tout ce qui
être fait à la Pointe-Lévis, à Québec ou à tout autre endroit de la ligne pour
le service (frais qui, dit-il, seraient à la charge du gouvernement) ; que ces s
cent soient divisés entre le chemin de fer Intercolonial et la compagnie du
Tronc dans la proportion du nombre de locomotives et de convois mis en circu
entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis par chaque chemin de f

Pour ce loyer il propose que le chemin de fer Intercolonial établiss
tarif pour le trafic qui passera sur l'embranchement de la Rivière-du-Lo
locomotives et ses voitures en circulation sur le chemin du Grand-T
Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, ait l'usage du passeur et de
locomotives du Grand-Tronc ; mais que, l'espace disponible pour l'exp
trafic au terminus de la Pointe-Lévis et de Québec étant restreint, la co
Grand-Tronc ait le contrôle des convois et du trafic.

Comme ensemble, cette offre ne me paraît pas avantageuse, mais je p
base de la proposition n'est point déraisonnable, c'est-à-dire que chaque v
une part du loyer sur le plan suggéré par M. Hickson, d'après le nombre
mis en circulation par la ligne entre la Jonction de la Chaudière et la
Mais il est impérieusement nécessaire que l'Intercolonial ait la liberté de
affaires ; de fait, les facilités devraient être données aux deux chemins de
proportion des opérations de chacun d'eux sur cette section, quant à l'u
et des autres propriétés, y compris le passeur qui devrait être emplo
du trafic des deux lignes, faisant le service, quand cela serait né
Pointe-Lévis et tout autre chemin de fer ou bateau avec lequel l'
deux compagnies se propose de faire des opérations. Si ces d
et s'il est décidé de faire circuler les trains jusqu'à la Pointe-I
sera facile de faire une convention qui donnera satisfaction aux

La seconde proposition comporte que la compagnie du Gra
trafic du chemin de fer Intercolonial entre la Jonction de la Ch
Lévis moyennant un prix fixe par tonne pour le fret et par voy
voyageurs, les locomotives de l'Intercolonial n'allant pas plus loi
bien, si on le préfère, un prix fixe pourrait être fait ; les locom
chemin de fer Intercolonial allant directement jusqu'à la Poi
tion et le contrôle des employés du Grand-Tronc.

La praticabilité de ce plan dépend beaucoup des facilité
données aux opérations de chemin de fer Intercolonial par la
Tronc, et des conditions que celle-ci met à ce service.

Avant de décider sur l'une ou l'autre des propositions de M.
manderais au gouvernement de faire faire l'exploration d'une lign

la Rivière-du-Loup et la Pointe-Lévis, afin de s'assurer combien il en ur atteindre Québec par une ligne indépendante.

ı trafic destiné à l'ouest ou en venant, le prix de son transport sur le Grand-Tronc ne devrait certainement pas dépasser la proportion par le, ou par voyageur par mille du prix chargé pour voyageurs et fret de en destination de Portland.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

Détails des déductions.

Reparations aux remblais....................................	$ 1,000 00
do aux ponts..	6,000 00
Reparations et renouvellements aux canaux couverts et barrières à bestiaux..................................	8,000 00
Nouvelles clôtures contre la neige, $7,000 ; autres clôtures,$3,000..	10,000 00
Rails d'acier et attaches, 115½ milles, 92 tonneaux par mille, à $30	3[illegible]8,000 00
Renouvellements de traverses..................................	6,000 00
lastage..	4[illegible],000 00
mentation de facilités de garage................... ...	8,[illegible]00 00
gars à charbon et tréteaux..................................	8,000 00
	$407,200 00
ns valeur des vieux rails	105,000 00
	$302,200 00
t total d'un nouveau chemin, 118 milles.................	$1,534,000 00
ıs	307,200 00
	$1,226,800 00
second résultat ajoutez	105,000 00
	$1,331,800 00

COLLINGWOOD SCHREIBER.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
CHEMINS DE FER DE L'ETAT,
OTTAWA, 18 avril 1879.

ıis l'expédition de mon rapport du 11 de ce mois, j'ai de nouveau l'achat par le gouvernement de l'embranchement de la Rivière- Grand-Tronc, et de l'acquisition de facilités de trafic sur onc qui se trouve entre la Jonction de la Chaudière et la porté a croire que l'achat de l'embranchement de la Rivière- endre le droit de libre circulation sur la section du chemin ıi se trouve entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe- ernement devrait acheter à la Pointe-Lévis un terrain pour servir endant de la compagnie du Grand-Tronc.

Un arrangement comme celui que j'ai suggéré serait, je crois, le me l'intérêt du trafic du chemin de fer Intercolonial.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER
Ingénieur en chef des chemins de fer

A. F. Braun, écuier,
Secrétaire, ministère des travaux publics.

Ministère des travaux publics,
Chemins de fer de l'Etat,
Ottawa, 3 mai 1

Monsieur,—Ayant reçu instruction de préparer et de transmettre au mi sans retard, une évaluation de la valeur de l'embranchement de la Rivière-du- chemin de fer Grand-Tronc (à l'exclusion des vieux rails de fer sur la v cipale et les voies conduisant aux sablières), ainsi que de la section du che du Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et le premier pont à l'est de Hadlow, j'ai l'honneur de faire rapport que l'évaluation que je vais présenter es sur des notes prises par moi lors d'une inspection minutieuse que jai faite de c dans l'été de 1876, et d'après des informations que j'ai récemment obtenues quantité du ballastage et d'autres améliorations faites depuis cette époque ; av données je crois être arrivé à une évaluation assez exacte de sa valeur, y com ce qui appartient au chemin de fer du Grand Tronc sur cette ligne d'embr à part les vieux rails de fer sur la voie principale et les voies conduisan l'ameublement de la gare, les dépôts, le combustible et les outils des évaluation, que j'ai faite en détails, se trouve plus bas ; elle s'élève à $.

La section du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière e d'une nature bien différente ; les excavations sont faites en grande partie solide et sont très dispendieuses ; le lot de grève et le terrain de la gar constituent une propriété de prix. Je considère que cette section du ch terrain de la gare, vaut environ $-00,000. Cela fait une valeur total et ce prix couvre toute la voie entre la Rivière-du-Loup et Hadlo milles de longueur, y compris la chaussée, les terrains, lots de gr service d'eau, machines mobiles, et tout ce qui appartient au chemin Tronc entre la Rivière-du-Loup et le premier pont à l'est de excepté les vieux rails de fer et les chaînes sur la voie principale sant aux sablières de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, gare, les dépôts et le combustible, les outils des cantonniers e

Il ne faut pas perdre de vue le fait que la compagnie du le droit de circulation sur la section du chemin comprise Chaudière et Hadlow pour arriver à son terminus de Lévis, gare et le lot de grève de Hadlow le gouvernement aurait minus indépendant sur le Saint Laurent, vis-à-vis Québec, il est tant pour lui d'acquérir le droit de circulation sur la ligne du Hadlow, plus loin que la gare de Lévis, et l'usage de cette der cour, des bâtiments, du quai, du passeur et de la gare de Québ le droit de circulation soit accordé au chemin de fer Grand- même droit que celui-ci lui offre sur sa ligne à l'est de Hadlow la gare de Lévis, etc., l'administration des affaires de l'Int Lévis entrant seule en ligne de compte. Naturellement, les c en passant entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow sera ments des autorités du gouvernement, de même que les convoi l'est de Hadlow le seraient à ceux des autorités du Grand-T entrer dans la convention que le tarif pour le transport du trafic c

fer du Grand-Tronc n'excédera pas le taux par tonne par mille ou par mille, qui est chargé pour les voyageurs ou le fret de même classe en Portland.

J'ai l'honneur d'être monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef, chemins de fer de l'Etat.

écr.,
ministère des travaux publics.

TION approximative du prix d'une nouvelle ligne de chemin de fer entre la vière-du-Loup et la Jonction de la Chaudière, avec pentes et courbes semables à celles qui se trouvent sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup, che- le fer Grand-Tronc, et avec les remblais élevés au-dessus de la surface comme sur le dit embranchement, le chemin ayant 119 milles de longueur, pris la partie ouest.

Nature des travaux.	Montant.	Total.
	$ cts.	$ cts.
rrains et dommages	104,125 00	
laiement et déracinement	2,380 00	
age	83,776 00	
élégraphique	10,710 00	
ient	404,600 00	
rie	357,000 00	
ons	17,850 00	
ucture de ponts	97,580 00	
niveau sur les fermes	35,700 00	
res bâtiments	71,400 00	
	1,185,121 00	
ues	59,500 00	
		1,244,621 00
taches	328,440 00	
	71,400 00	
	107,100 00	
voies de garage	10,710 00	
	2,975 00	
ieur et administration	83,300 00	
ôtures contre la neige	10,710 00	
		614,635 00
		1,859,256 00

COLLINGWOOD SCHREIBER.

9.

EVALUATION APPROXIMATIVE de la valeur de la sectiion du chemin de Tronc comprise entre la Rivière-du-Loup et le premier pont à l'es locomotives de Hadlow ; longueur totale, y compris la partie ouest chement, 125 milles.

—		Montan
		$ cts.
Evaluation du prix de construction d'un chemin de fer de la Rivière-du-Loup à la Jonction de la Chaudière, 119 milles...		1,859,256 00
Evaluation des réparations nécessaires :—		
Remblais	$1,000 00	
Clôtures	3,000 00	
Ballastage	12,000 00	
Traverses	7,500 00	
Rails et attaches	318,780 00	
Ponts et canaux couverts	14,000 00	
		356,280 00
Evaluation de la section du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière et l'extrémité est de Hadlow, y compris la gare et le lot de grève		200,000 00

COLLINGWOOD S

OTTAWA, 3 mai 1879.

MINISTRE DES TRAVAUX PUBL
CHEMINS DE FER
OTTA

MONSIEUR,—J'ai fait aujourd'hui une nouvelle évaluation de l' la Rivière-du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, et comme le r blement de mon rapport antérieur, je désire vous donner quelque

Dans mes deux calculs la valeur est basée sur le prix de veau chemin, en le débitant avec les frais de réparation de l'

Dans ma première évaluation, portant la date (no. 19, mes calculs étaient basés sur le prix d'un nouveau chem travaux de construction semblables à ceux du vieux, sau devait être élevé d'environ neuf pouces au pied au-dessus longues étendues de pays plat traversées par la ligne : j'e de ce genre coûterait $13,000 par mille. Cette évaluatio soutenue par le fait que des entrepreneurs dignes de conf de la construction du chemin pour cette somme ; je la mon évaluation des frais de réparation de l'ancienne ligne.

Après en avoir conféré avec M. Shanly, je présente aujo basée sur un niveau de chemin d'environ trois pieds au-dess semblable au chemin actuel, en laissant une marge aux dép faire droit à son objection que les entrepreneurs réclam extras.

Une évaluation préparée sur cette base avec quelques tions donne une moyenne par mille de $15,624, et en débitan

ration du vieux chemin, j'ai déduit de mon évaluation de 1876 les travaux até avoir été exécutés depuis, ainsi que le prix des tréteaux, du charbon, res contre la neige et prolongement des voies de garage—frais qui ne lans mon évaluation du prix d'un nouveau chemin, mais qu'il sera aire pour le trafic du chemin de fer Intercolonial.

its. Naturellement, il ne m'appartient pas de déterminer laquelle des être adoptée, mais je dois admettre que la plus haute élévation de n est plus en rapport avec la construction du vieux chemin et qu'elle antage pour le trafic dans une région neigeuse comme celle que nchement de la Rivière-du-Loup.

aluation du prix d'un nouveau chemin à bas niveau, y compris la partie ouest, à la Jonction de la Chaudière, 119 milles à $13,000	$1,547,000
n évaluation du prix d'un nouveau chemin à niveau élevé, y compris la partie ouest, à la Jonction de la Chaudière, 119 milles à $15,624	1,859,256
Différence	$312,256

lire ici que ni l'une ni l'autre de ces deux évaluations ne sont faites sur gnements obtenus par l'exploration, mais qu'elles ont été préparées sur un d'observations prises par moi pendant mon inspection de 1876 ; toutefois, epreneurs dignes de confiance étant prêts à construire un chemin à bas d'après mon évaluation, je crois que les chiffres sont assez exacts.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

nistère des travaux publics.

OTTAWA, 3 mai 1879.

ur d'accuser réception de votre lettre de ce jour, conte ber sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup, chemin primant le désir de l'honorable ministre des travaux ur la valeur de la ligne, etc.

ux parties la portion du chemin de fer Grand-Tronc heter:

Chandière à la Rivière-du-Loup	119 milles.
a Chaudière à Hadlow, y compris le le lot de grève à ce dernier endroit	6¼ milles.
ière partie à	$1,502,976
	200,000
e l'évaluation	$1,702,976

Je ne concours pas dans cette évaluation, et je base mon opinion su sance intime que j'ai de la ligne dans toutes ses parties.

Je considère que les 110 milles valent................. $1,75

Je mets les 6¼ milles avec la propriété de Hadlow au bas prix de 3

Faisant un total de.................................. $2,

Contre l'évaluation de M. Schreiber............................ 1,

Je suis aussi d'opinion qu'une nouvelle ligne entre les mêmes te nature ne pourrait être construite et mise dans les conditions de pe stabilité où se trouve aujourd'hui l'embranchement de la Rivière-du-L que la somme de mon évaluation. Pour construire une nouvelle ligne dan du chemin de fer Intercolonial il n'en coûterait pas moins que la valeur chement de la Rivière-du-Loup, c'est-à-dire $2,100,000, selon moi.

L'item des rails et attaches n'entre ni dans l'évaluation de M. Schreib mienne, car il est entendu que les vieux rails de fer qui se trouvent aujou voie ne doivent pas être compris dans l'achat que le gouvernement a l'intenti

Je partage l'opinion de M. Schreiber quant à l'échange des facilités sur les parties du chemin qui appartiendront au gouvernement et à la co Grand-Tronc entre la Jonction de la Chaudière et la Pointe-Lévis, y comp entre cette dernière localité et Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. SHAN

A F. BRAUN, écr.,
Secrétaire des travaux publics,
Ottawa.

(Mémoire)

OTTAW

Le soussigné représente que le succès de l'Intercolonial dépe mesure de ses liaisons avec l'ouest.

Que la partie du chemin de fer du Grand Tronc comprise ent Chaudière et la Rivière-du-Loup, et connue sous le nom d'en Rivière-du-Loup, est dans un état de délabrement qui nuit be l'Intercolonial, et que si elle n'est pas bientôt réparée, il sera i lonial de soutenir la concurrence avec les autres lignes pour le —faisant ainsi perdre le but qu'avait le gouvernement en fa dérables pour prolonger le chemin de fer Intercolonial jus et donner plus de facilités à la navigation en établissant le

Qu'il est aussi très important pour le trafic de l'Interc sur le fleuve Saint-Laurent.

Que la compagnie du Grand-Tronc a fait, le 2 du mo vendre cette partie de sa ligne comprise entre la Rivi Chaudière pour la somme de £500,000 ou $2,433,335, positions pour faciliter le trafic du chemin de fer Inter ligne et le passeur, de la Jonction de la Chaudière à la

Que dans la prévision de l'achat de la ligne allant de fleuve à Hadlow, l'ingénieur en chef des chemins de fer du un rapport dans lequel il dit : ayant reçu instruction de p au ministre, sans retard, une évaluation de la valeur de l'en du-Loup, chemin de fer Grand-Tronc, (à l'exclusion de voie principale, et les voies conduisant aux sablières,) chemin de fer Grand-Tronc entre la Jonction de la Ch à l'est de la gare de Hadlow.

›nneurde faire rapport que l'évaluation que je vais présenter est préparée ›rises par moi lors d'une inspection minutieuse que j'ai faite de ce che- de 1876, et d'après des informations que j'ai récemment obtenues sur ballastage et d'autres améliorations faites depuis cette époque ; avec ces être arrivé à une évaluation assez exacte de sa valeur, y compris tout au chemin de fer du Grand Tronc, sur cette ligne d'embranchement, ails de fer sur la voie principale et les voies conduisant aux sablières, la gare, les dépôts, le combustible et les outils des ouvriers. Mon i faite en détails, se trouve moins élevée : elle est de $1,502,976.

du chemin comprise entre la Jonction de la Chaudière et Hadlow est différente ; les excavations sont faites en grande partie dans le roc très dispendieuses ; le lot de grève et le terrain de la gare à Hadlow une propriété de prix. Je considère que cette section du terrain, avec are, vaut environ $200,000. Cela fait une valeur totale de $1,702,976, ouvre toute la voie entre la Rivière-du-Loup et Hadlow, environ 125 gueur, y compris la chaussée, les terrains, lots de grèves, bâtiments, u, machines mobiles, et tout ce qui appartient au chemin de fer Grand- la Rivière-du-Loup et le premier pont à l'est de la gare de Hadlow, ex- x rails de fer et les chaînes sur la voie principale et les voies conduisant de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, l'ameublement de la gare, t le combustible, les outils des cantonniers et le matériel roulant.

e faut pas perdre de vue le fait que la compagnie du Grand-Tronc réclamera circulation sur la section du chemin comprise entre la Jonction de la e et Hadlow, pour arriver à son terminus de Lévis, et bien qu'en achetant lot de grève de Hadlow, le gouvernement aurait l'avantage d'un ter- dant sur le Saint-Laurent, vis-à-vis Québec, il est néanmoins très impor- quérir le droit de circulation sur la ligne du Grand Tronc, à l'est de que la gare de Lévis, et l'usage de cette dernière, aussi que de la s, du quai, du passeur et de la gare de Québec ; et je suggère que on soit accordé au chemin de fer du Grand Tronc en échange du -ci lui offre sur sa ligne à l'est de Hadlow, et de l'usage gratuit etc., l'administration des affaires de l'Intercolonial à la gare de en ligne de compte. Naturellement, les convois du Grand-Tronc Jonction de la Chaudière et Hadlow seraient sujets aux règle- du gouvernement, de même que les convois du gouvernement à raient à ceux des autorités du Grand Tronc ; il devrait aussi ion que le tarif pour le transport du trafic de l'Intercolonial rand-Tronc n'excède pas le taux par tonne par mille ou par est chargé pour les voyageurs ou le fret de même classe en

le rapport qui précède en ce qui a trait à l'acquisition ande l'autorisation de faire avec la compagnie du Grand- l'achat de la ligne du chemin de fer comprise entre la et du droit de circulation jusqu'à la Pointe-Lévis et ées dans le dit rapport, moyennant une somme n'excé- e la compagnie donne une garantie suffisante d'entre- nd et la Jonction de la Chaudière dans les mêmes s où se trouve sa ligne de Portland, et que l'argent son du chemin de fer Grand-Tronc avec Chicago ;— la ratification du parlement, et de plus, à la condition ur en chef que le tarif pour le transport du trafic de l'In- e pas le taux par tonne, par mille ou par voyageur par s voyageurs ou le fret de même classe en destination de

espectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des travaux publics.

RAPPORT DE L'HONORABLE CONSEIL PRIVÉ APPROUVÉ EXCELLENCE LE GOUVERNEUR-GÉNÉRAL EN CO LE 8 MAI 1879.

Vu le mémoire, portant la date du 5 mai 1879, de l'honorable travaux publics ayant trait à l'état de délabrement dans lequel se trou chemin de fer Grand-Tronc connue sous le nom d'embranchement du-Loup et à l'offre de vente que cette compagnie en fait au gouverneur que dans la prévision de l'achat de la ligne depuis la Rivière-du-Loup Hadlow, l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement a p qu'il (le ministre des travaux publics) déclare approuver en ce qui sition qu'il s'agit de faire, et demande l'autorisation de faire avec la Grand-Tronc une convention pour l'achat de la ligne du chemin de fer com la Rivière-du-Loup et Hadlow, et du droit de circulation jusqu'à la Poi Québec, aux conditions spécifiées dans le dit rapport, moyennant une som dant pas $1,500,000,—pourvu que la compagnie donne une garantie suffis tenir la ligne entre Richmond et la Jonction de la Chaudière dans les m tions d'efficacité que celles où se trouve sa ligne de Portland, et que l'arge pour assurer la liaison du chemin de fer Grand-Tronc avec Chicago devant être sujet à la ratification du parlement, et de plus à la condition r par l'ingénieur en chef que le tarif pour le transport du trafic de l'Intercolo n'excède pas le taux par tonne par mille ou par voyageur par mille qui est les voyageurs ou le fret de même classe en destination de Portland.

Le comité recommande que l'autorisation sollicitée soit accordée.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSW

Greffier

A l'honorable ministre
des travaux publics, Ottawa.

RÉPONSE

(193)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31

Pour un état des recettes brutes du chemin de fer d'emb Windsor, chaque année, depuis le 1er janvier 1872 jusqu 1877 ; et pour un état détaillé des deniers payés au gou fédéral par la Cie. du chemin de fer de Windsor et Annapo le 1er janvier 1872, et à quel titre ;—aussi pour un état de tions présentées par la Cie de Windsor et Annapolis, en v charte, pour remboursement de droits, et les montants qui ainsi alloués et payés par le gouvernement.

Par ordre,

J. C. AIKINS

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 14 mai 1879.

RÉPONSE

(194)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en

Pour un état de toutes dépenses quelconque truction des écluses de Fort Frances, jusq

Par ordre,

SECRÉTARIAT D'ÉTAT,
OTTAWA, 14 mai 1879.

(Conformément à la recommandation du comité collect ci-dessus ne sont pas imprimées.)

RÉPONSE

(195)

la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 4 mars 1879;— tat indiquant le nombre de personnes employées, à la date du ore dernier, sur chacun des chemins de fer, du Canada, és suivant la nature de leurs fonctions; aussi, un état de tous cidents sur les chemins de fer du Canada pendant l'année donnant: 1o La cause et la nature de ces accidents; 2o. Les its auxquels ils sont arrivés, le jour ou la nuit; 3o. Tous les ts de ces accidents et les particularités s'y rattachant.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

IAT D'ETAT,
mai 1879.

RÉPONSE

(196)

CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 10 mars 1879;— dépenses faites pour travaux de havre, dans la comté de Bruce, depuis le 1er mai 1878 jusqu'au bre 1878, comprenant les gages payés aux équi- lragueurs et remorqueurs, etc., etc.; aussi, la de M. Kingsford, et de ses frais de route, qui peut ortée au compte des dits travaux.

Par ordre,

J. C. AIKINS,
Secrétaire d'Etat.

ndation du comité collectif des impressions, les réponses -dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

(197)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en d

Pour copie de tous rapports, instructions, corresp au sujet du port de Prince Arthur's Landing, édifices du gouvernement, et du fermage des terres du g en cet endroit.

Par ordre,

J. C. AIKI

Secréta

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 14 mai 1879.

RÉPONSE

(198)

A un ORDRE de la CHAMBRE des COMMUNES, en date d

Pour un état indiquant la nature des travaux faits Rivière Blanche, dans le comté de Rimouski, avar diatement après les élections générales derni jusqu'au 10 octobre 1878 ; par qui ces trav la journée, par contrat, ou à la corvée qu'ils surveillants des dits travaux ; les noms de été remis ; avec copie de tous documents bordereaux de paie concernant les dits tra

Par ordre,

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 14 mai 1879.

[*Conformément à la recommandation du comi réponses ci-dessus ne sont pas im*

RÉPONSE

(199)

.E de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 24 mars 1879;— ·opie de toute correspondance concernant une augmentation ·intements qui doit être donnée à Thomas E. Peck, officier de · à Nanaïmo.

Par ordre,

J. C. AIKINS,

Secrétaire d'Etat.

T,

nai 1879.

..dation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.]

RÉPONSE

(200)

A un Ordre de la Chambre des Communes, e
pour un état indiquant quelles remises ont été faites au
riers sur des articles fabriqués en Canada en 1877 et 187
été exportés ; à qui faites, et la description de ces articles.

Par ordre,

J. C AIKINS,

S(

Secrétarit d'État,
Ottawa, 14 mai 1879.

Etat indiquant les remises faites en 1877 et 1878 sur des articl(
et exportés.

ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1877.

A qui faites.	Description des .
North American Packing Co..........	Conserves de viande, en bo(ite
F. Braidwood..............................	do
Ferguson, Rankin et Cie...............	Ferblanc pour poisson
do	do
J. B. Snowball.............................	do
do	do
Henry O'Leary..............................	do
E. G. et C. Stayner........................	do
K. J. Dolphin................................	do
F. H. Baker..................................	do
K. J. Dolphin................................	do
E. G. et C. Stayner........................	do
J. Stairs.......................................	do
Bray et Hayes................................	do
Ewen et Wise—par S. Deas..............	do
J. Cunningham..............................	do

T

...es faites en 1877 et 1878 sur des articles fabriqués en Canada et exportés.

ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1878.

	Description des articles.	Montant payé.
		$ cts.
...	Ferblanc pour poisson en boîtes	138 71
n et Cie.	Lard séché, jambons et épaules	591 00
...	Ferblanc pour huile raffinée en boîtes	133 50
ng Co.	Ferblanc pour poisson en boîtes	686 55
...	do	436 42
...	Suif employé dans la fabrication de chandelles	359 85
;ner	Ferblanc pour poisson en boîtes	283 87
...	do	169 39
...	do	97 65
e Co	Machines	38 68
n et Cie	Ferblanc pour poisson en boîtes	65 90
...	do	64 05
...	do	39 30
...	do	86 95
...	do	142 35
...	do	51 00
...	do	66 15
	Total	$3,391 32

J. JOHNSON,
Commissaire des douanes.

DOUANES,
;A, 13 mai 1879.

